CARTAS

SOBRE

UMA ESTRADA DE FERRO

NA

Provincia da Parahyba do Norte

POR

C. M.

Typ. Liberal Parahybana

1872

CARTAS

SOBRE

UMA ESTRADA DE FERRO

NA

Provincia da Parahyba do Norte

POR

C. M.

Typ. Liberal Parahybana

1872

SATHER

Cartas sobre estrada de ferro na provincia da Parahyba do Norte.

I

Meu caro amigo

Temos grande novidade ; o publico está todo alvoroçado ; os parabens são reciprocos e festivos ; já se tracta de nomear commissões para comprimentar oDr.Evaristo; outros lembram-se de derigir-lhe felicitações no meio de opiparos banquetes ; agora, sim : entramos em pleno progresso de botas e esporas na ultima parte do seculo 19.

Bôa gente são estes nossos patricios ! Tão reconhecidos que se mostrão por tão pouca cousa !..

Vamos, porem, ao caso. O superintendente da estrada de ferro do Recife à Apipucos. V.m Rawlinson, ha poucos dias aqui chegou com o fim de arrematar o carregamento de um navio americano que naufragára ao sul da capital.

Mas logo depois foi vagando uma noticia, de que elle pretendia apresentar á presidencia uma proposta para construcção de uma via ferrea para o interior da provincia.

Criam uns,outros duvidavam de tanta fortuna.

Emfim ; foi-se o inglez ; e aquelles que lambem por dentro, asseguraram que elle tinha deixado. não uma mas tres propostas, á saber : uma para construcção de uma estrada de ferro ; outra para illuminação á gaz da capital, e a terceira, para encanamento d'agoa potavel, tambem, desta capital.

Olhe que os taes senhores inglezes não se contentam com pouco ; querem logo tudo ; são de uma voracidade insaciavel !

Creia que as propostas para illuminação e encanamento passaram quase desapercebidas, á não ser do Dr. Justa Araujo, que se julga com direito de prioridade á taes contractos, exactamente porque as propostas que outr'ora fizera de sociedade com outros, foram desaprovadas pela assemblèa provincial com sancção do presidente, o Sr. conselheiro Theodoro Machado. Elle agora pretende provar que as de Rawlinson ainda são mais desvantajosas que as suas, logo... concluo eu ; nem umas nem outras, logo... pensa elle : approvem-se as reprovadas. O que é certo è, que elle emmaranha um pobre em tal cipoal de cifras, de proporções, de—X—que ou se ha de concordar com elle, ou caro ha de custar a quem se proposer a contestal-o.

Mas, como ia dizendo, quasе ninguem se lembou das nossas noites e de sua escuridade nem dos maus encontros a que se està sujeito no dominio das trevas ; ninguem se lembrou que uma cidade, toda cercada de excellente agoa potavel, é a mais mal servida deste elemento essencial á vida ; estas propostas, pois, ficaram na sombra e somente a que resaltou ás vistas de todos foi a da estrada de ferro.

Ora, emfim, vamos ter estrada de ferro ! ? Eis a exclamação e a interrogação que se derigiam uns aos outros, como se já vissem inaugurados os trabalhos ; os productos de todo o centro serão derigidos para a capital e esta recobrará nova vida ; os habitantes da cidade vão ter baratos e em abundancia todos os generos necessarios á vida, farinha, milho, feijão, arroz & e os do campo vão apreciar melhor os seus productos ; os negociantes vão comprar mais barato o algodão e o assucar e os matutos vão vendê-los mais caros ; emfim, vai haver de tudo e muito e tudo barato e tudo caro, graças a estrada de ferro.

Mas quem sabe qual a direcção que dá á estrada o tal Sr. inglez? E' o que ainda è segredo; e por sê-lo vai cada um phantasiando o traçado que mais conveniente lhe parecer. Um pensa que a estrada deve dirigir-se ao sul da provincia, caminho do sertão para impedir todo o desvio de nossos productos para Goyanna; outro entende que ella deve seguir ao norte para que os productos dos nossos Brejos não sigam para Mamanguape e d'ali para o Recife.

Eu que tambem tenho a minha opinião, julgo poder conciliar as duas opiniões que a primeira vista parecem contrarias, mas que perfeitamente se harmonizam como depois lhe mostrarei.

No entretanto, esperemos que alguem nos revele os termos da proposta do Sr. Rawlinson para que sobr'ella possa aventurar algumas considerações.

Sei que V. tem feito algum estudo sobre estas materias, e que, como eu, faz ardentes votos para que em nossa pobre provincia se iniciem melhoramentos materiaes, que a tirem desse marasmo em que tem jazido; e pois que parece que ao norte bruxoleia uma estrella que nos indica o caminho do progresso, reunamos os nossos esforços para auxiliar os operarios que emprehenderem a grande empresa de nossa resurreição.

Conte que lhe darei parte de tudo quanto for occorrendo; assim como lhe peço que vá corrigindo as minhas opiniões quando as julgar erroneas.

Parahyba 16 de setembro de 1871.

Seu collega e amigo

C. M.

——

II

Meu caro amigo.

Em paizes, como o nosso, que se dizem de regimen representativo, é uma condição essencial de vida a publicidade dos negocios, sejão quaes forem as relações á que elles possam respeitar, e isto por uma rasão muito simples e que fere as vistas de todos: porque os poderes publicos que são delegações da nação, nada devem occultar a esta que os delega.

Mas entre nós, infelizmente, as cousas não se passam assim: ha cerca de meio seculo que formamos nação independente; que possuimos uma constituição que garante ao povo a mais livre intervenção nos negocios publicos; no entretanto, ainda se vai transmittindo de pais a filhos, com o zelo tradiccional, o antigo regimen colonial em que viveram nossos avós, e em virtude do qual era conservado o povo em perpetua tutela.

O governo não explora a discussão publica; não se inspira na vontade nacional, a fim de mais seguro basear as suas decisões, mas suppondo-se dotado do previlegio da inerrancia, corta e resolve as questões com toda a sobranceria, como se não tivesse aquem dar contas; questões politicas, internacionaes, commerciaes, industriaes, religiosas &c. todas são tratadas e resolvidas com o mesmo segredo; quando o povo vem a conhecelas já o mal é irremediavel, e elle que afinal é quem paga as custas, que supporte os seus resultados.

Perdôe-me esta tirada que veio á proposito do procedimento que se guardou a respeito da proposta Rawlinson; e na verdade, só ao favor de um amigo devo hoje conhece-la, pois que o jornal official não a publicou, apenas deu uma noticia sobremodo incompleta que pouco adiantou.

Wm. Rawlinson propõe-se à construir uma estrada de ferro que partindo desta capital vá terminar em Cam-

pina Grande, tocando na povoação da Cruz do Espirito Santo, villa do Pilar e do Ingá, d'onde partirão dous ramaes, um para a villa d'Alagoa-Grande e outro para a Guarita, com uma subvenção dos cofres provinciaes, regulando-se em tudo mais pelas condições do contracto da estrada de ferro do Recife á Ipojuca, celebrado pela presidencia de Pernambuco com o Dr. Bento José da Costa.

Esta é a summa da proposta de que lhe darei a integra no fim desta.

Ha quem diga que Rawlinson não é nem nunca foi engenheiro e que apenas se apresenta como figurante por parte do Barão do Livramento na empreza á que se propõe; não sei eu disto e nem tenho interesse em indagar; com quanto nesta capital ninguem ignora que elle aqui esteve como agente do referido Barão, quando este foi contractador da estrada de rodagem desta capital para a Cruz do Espirito Santo, especialmente administrando a construcção das pontes de ferro do Sanhauá e Batalha.

Não me importa saber se Rawlinson se apresenta por si só ou se atraz delle se acha o Barão do Livramento ou alguem mais.

O que cumpre indagar è se a sua proposta é conveniente á provincia; se esta pode sem maior gravame occorrer a subvenção que elle pede, e se elle se acha nas necessarias condições para imprimir um movimento efficaz em bem da realisação de sua proposta.

V. sabe bem que a primeira questão que se agita quando se trata da construcção de vias ferreas, é a questão economica, e com toda a razão porque em taes emprezas se fixa uma somma enorme de capitaes que requerem premio. Assim pois, se a estrada projectada promette lucros prontos, ella se faz; se porem estes são incertos ou retardados, a empreza só pode ser levada a effeito com garantia de minimo de juros ou com subvenção de qualquer natureza por parte do estado ou da provincia.

Se esta questão se resolve favoravelmente, são de somenos importancia as de obras d'arte que são necessarias, como estações, armazens, pontes, pontilhões, tuneis, viaductos, etc.. etc.

V. comprehende que eu só me refiro às estradas commerciaes e industriaes,que se emprehendempara dar um emprego lucrativo a capitaes em disponibilidade; e não ás puramente estrategicas que muita vez o estado é obrigado a construir á bem da administração publica, sem levar em conta a questão de dinheiro.

Mas se a empreza, á bem de seus interesses, pode propôr o traçado mais conveniente á estrada que projecta, á provincia não pode ser indifferente; antes deve muito interessar a sua direcção, ou como garantidôra de juros ou como accionista da empreza, ou pela subvenção que lhe presta ou como suprema zeladora dos interesses de seus habitantes.

E' bem certo que os interesses da empreza não se podem separar dos da provincia, isto è; quanto mais a estrada utilizar os terrenos por ella cortados, maiores dividendos perceberão os seus accionistas; mas, tambem, é certo que taes interesses prezentes muito podem prejudicar os futuros; por exemplo uma estrada que agora se construir com uma certa direcção, pode impedir pelo seu previlegio que se construa posteriormente a rede mais conveniente á provincia.

Deve-se, pois, não só attender ao interesse immediato na concessão de previlegios para estradas; como tambem que se não fira o interesse futuro.

Felizmente, segundo o meu humilde parecer,estas condições podem perfeitamente conciliar-se em uma estrada que utilize e restaure a nossa enfezada agricultura e o nosso decadente commercio e dê prontos lucros a quem a emprehender.

Ahi vai a proposta Rawlinson:

Art. 1°. A estação terminal será no Varadouro, seguindo d'ahi para a povoação da Cruz do Espirito Santo,

villa do Pilar, povoação do Mogeiro, villa do Ingá até a cidade de Campina-Grande.

Art. 2.° Terá um ramal que partirá da villa do Ingá á seguir a raiz da Serra da Borburema onde está situada a cidade d'Areia, passando pela villa da Alagoa-Grande.

Art. 3.° Terá outro ramal que partirá da villa do Ingá até a povoação da Guarita, procurando os lugares convenientes.

Art. 4.° Todas as mais condições sèrão iguaes ás do contracto feito pelo governo provincial de Pernambuco com o Dr. Bento Josè da Costa para uma estrada de ferro da cidade do Recife atè Jaboatão e cidade da Victoria, sendo, porem, a subvenção paga em apolices com juros de 8 °/₀ amortisaveis em 16 annos.

Peço-lhe que a estude por todas as suas faces e posteriormente me dê o seu parecer a que eu presto toda a consideração; no entretanto, na seguinte lhe manifestarei logo as impressões que meu espirito recebeu com a leitura dessa peça, as quaes, como sempre, sugeito á sua correcção.

Sinto não poder mandar-lhe, pela sua extenção, o contracto á que a proposta se refere; procurarei, porem, inserir na minha carta, para seu conhecimento, as condições que julgar essenciaes.

Parahyba 17 de Setembro de 1871.

Seu collega e amigo.

C. M.

III

Meu caro amigo.

Todos nós convimos na suprema necessidade da construcção em nossa provincia de estradas de ferro; quando,porem, tratamos de sua direcção, ahi aparecem as divergencias, porque cada um vai apreciando os interesses provinciaes sob differente aspecto; e, muita vez, os interesses individuaes tem a habilidade de se insinuarem desfarçados no interesse geral.

Pois bem, hoje analysando o traçado da estrada de ferro projectado por W^{m}. Rawlinson, como lhe prometti na minha anterior, vou tocar com o dedo nesses interesses crusados,e com a mão na consciencia, com a mais profunda convicção, mostrarei onde estão os verdadeiros e legitimos interesses da provincia, respeitando em todo o caso as opiniões contrarias.

Rawlinson estabelece a estação terminal da linha ferrea que propoz, na capital. Nesta parte estamos em completo accôrdo; e me parece sobre tal assumpto não haverá duas opiniões na provincia. Assim como a capital é o centro administrativo e politico da provincia, deve ser tambem o do commercio e de todas as industrias. Cabeça para aqui, membros para acolá, arterias canalisando o sangue em direcções oppostas podem ser tudo, menos um individuo em condições viaveis

Sua estrada chega até Campina seguindo pelo Pilar e Ingá e pode-se denominar—Estrada do Sul—. Ella tem aspiração ao alto sertão e para o futuro pode ir entroncar-se á estrada geral ue tem de seguir do sul para o norte do imperio.

E', pois, um bello traçado que vai servir a producção dos municipios que atravessa, os quaes são incontestavelmente de uma grande uberdade; mas o ramal que o emprezario tira do Ingá para o que elle chama povoação da Guarita veio deitar tudo a perder.

Ou o emprezario ignora completamente a situação da Guarita em relação ao Iugá, ou então esse ramal é antes uma estrada em direcção á Pernambuco do que á capital da Parahyba.

A Guarita, segundo estou informado, fica quasi á meio caminho entre o Pilar e o Ingá para o lado do sul, do sorte que havendo interesse em levar atè lá um ramal, de um ponto conveniente e mais proximo, poderia elle ser tirado na distancia de cêrca de duas leguas e sem encontrar difficuldade alguma; ao passo que, sendo tirado do Ingá, tem de vencer a distancia de cinco leguas em sentido retrogrado, e atrravessar o rio Parahyba sobre o qual terá de lançar-se uma ponte.

Este ramal, um pouco prolongado, iria tocar os limites desta provincia com a de Pernambuco; e devendo por ahi algures chegar a estrada de ferro que se projecta da cidade de Olinda para Itambè ou Pedras de Fogo, aconteceria que os nossos productos que viessem de Campina-Grande, teriam immensa facilidade de seguir para Pernambuco pelo dito ramal; assim como teriam a mesma facilidade os productos que fossem da cidade d'Areia e villa d'AlagoaGrande pelo outro ramal que, segundo a proposta, deve ser tirado do Ingá até a raiz da serra, atravessando aquella villa.

E esta facilidade que se offerece, é tanto mais para receiar, quanto são antigas as relações commerciaes que ainda hoje se mantem, com quanto em menor escala, entre o Brejo d'Areia e a praça de Pernambuco, assim como com os nossos sertões.

Já vê, pois, que o emprezario nãopode sahir deste dilemma: ou ignorancia da posição das localidades pelas quaes faz atravessar a sua estrada, ou famosa logração com que nos quer mystificar; e sem lhe fazer injustiça, acredito mais nesta segunda ponta; por quanto, não ha muitos annos, elle mesmo em companhia de um engenheiro francez, cujo nome agora me escapa, andaram, encarregados pelo Barão do Livramento, fazendo estudo por todos esses terrenos até Campina.

Esse ramal, pois, não pode ser justificado pela ignorancia, mas é tirado muito propositalmente e manifesta claramente as intenções do emprezario.

Supprima, porem, este ramal e o traçado é approvado por muitos; pensa-se, mesmo que é o que mais convém á provincia, porque previne os desvios de nossos productos para Pernambuco e nos aproxima do sertão.

Mas uma tal estrada não serve nem utilisa aos habitantes do norte da provincia, aos ricos municipios de Mamanguape, Independencia e Bananeiras, que por certo offerecem lucros seguros a quem emprehender corta-los com uma outra estrada, ou entroncando-se na do Sul, na povoação da Cruz do Espirito Santo e seguindo atè a raiz da serra, ou partindo directamente de Mamanguape. Uma e outra servem bem os municipios referidos; mas a primeira utilisa mais a capital que vem a tornar-se o mercado de todos os seus productos e onde os seus habitantes hão de vir fornecer-se de mercadorias estrangeiras: a segunda é a menina dos olhos de todo o bom Mamanguapense, que deseja firmar a autonomia do seu campanario, espirito que é habilmente explorado pelos *morcegos* que lhe sugam o mais precioso de seu sangue. Pensa-se, tambem, para conciliar os interesses das duas cidades, em tirar um ramal da Cruz do Espirito Santo para Mamanguape, seguindo d'ahi a estrada para os Brejos.

Tratarei deste assumpto em outra carta que esta já vai longa, e eu não desejo atropellar as materias; por ora só me occuparei da subvenção que pede Rawlinson em sua proposta.

Esta subvenção é de duzentos contos de reis, segundo se acha fixado no contracto da estrada de ferro do Recife a Jaboatão e cidade da Victoria, pagaveis em cinco annos, em prestações de quarenta contos, em apolices provinciaes, com os juros de 8 % e amortisaveis em 15 annos.

Fazendo o calculo, acharemos que os 200:000$ rs. pagos em 5 prestações de 40:000$ rs. annuaes, produzem no fim de 15 annos 209:000$ que sommados com o capital

em apólices que nessa epocha se deve amortisar prefazem o total de 409:000$ que a provincia tem de dar á titulo de subvenção. E calculando a estensão da linha, contemplando o ramal que atravessa a villa d'Alagôa Grande até a raiz da Serra, em 32 legoas, e aceitando o maximo de 250:000$ pela construcção de 1 legoa de estrada de ferro regular, inclusive material rodante, estações, armazens e mais obras d'arte, teremos que será o custo da estrada de 8,000:000$ e que o montante da subvenção apenas reprezentará uma taxa de 0,34°/₀ correspondente á 27:260$ pelo espaço de 15 annos.

Digo-lhe, meu amigo, que nunca vi pedido mais modesto; nem penso que alguem, pretendendo fazer os seus capitaes renderem, se contentasse com a garantia de juros de 0,34 °/₀ ao anno!

Ou a empreza precisa de garantia de juros, e não é com 0,34°/₀ que ella ha de organisar companhia e levantar capitáes; ou não precisa, e torna-se inexplicavel o pedido que faz de 200 contos de reis em apolices ao juro de 8°/₀ e resgataveis em 15 annos.

Em todo o caso, confiando na productividade dos terrenos que a estrada percorre, eu preferiria que a provincia garantisse um minimo de juros, porque tenho intima convicção que esta garantia seria nominal, ou que pelo menos a fazenda provincial seria em breve indemnisada dos adiantamentos que fizesse.

Ainda me occuparei da proposta Rawlinson; não ha outro remedio; è precizo mostrar que ella não foi bem pensada; e estou bem persuadido que V. afinal ha de concordar comigo.

Parahyba 28 de setembro de 1871.

Collega e amigo

C. M.

IV

Meu caro amigo

Vou hoje entrete-lo com uma materia que tem muito occupado a attenção da engenharia de estradas de ferro e que deu em resultado em Inglaterra ao que se chamou—*battle of the gauges*—ou batalha das larguras que pelejou-se com vigor desesperado, mas que, na occasião, não produsiu resultado decisivo.

Refiro-me á bitóla das estradas ou distancia que deve haver entre os trilhos.

Mas tranquillise-se ; não invadirei a seára alheia ; fallarei tão somente do que comprehendo ; farei o mesmo que os Srs. bachareis em direito que se dizem ministros da marinha, os quaes fallam sobre tudo menos sobre manobra de navios ; eu, tambem, abandono o campo das mathematicas aos profissionaes.

Nem me venha perguntar, o que tenho eu com a bitóla das estradas de ferro ? Se podermos conseguir estradas de ferro o que nos importa que ellas sejam construidas com bitóla larga ou estreita ?

Porque eu lhe responderei : importa-nos muito ; de seguir-se um ou outro dos dous systemas depende o futuro das estradas de ferro entre nós. Os decretos que concederam as primeiras linhas—ferres no Brazil são de 1852, ha já cêrca de 19 annos, e durante este longo espaço apenas se contam entregues ao transito publico, pouco mais de 700 kilometros de estradas, repartidos por quatro das principaes provincias : Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e S. Paulo.

Se examinar-se a causa dessa extraordinaria lentidão, quase inercia, não pode deixar de encontrar-se no excessivo custo de construcção, aggravado pelos escandalosos esbanjamentos que se praticaram, sendo por isto necessa-

ria uma renda alem do commum para que possa renumerar os capitaes n'ellas empregados. E' assim que d'entre as estradas de ferro construidas nas provincias mencionadas, só a de D. Pedro 2.° tem pago até o presente um juro superior á 7 °/₀ e isto pelas circumstancias extraordinariamente excepcionaes que a favorecem ; a de S.Paulo apenas tem dado 5,2°/₀, a de Pernambuco ainda menos ; a da Bahia tem dado sempre saldo negativo salvo o ultimo anno em que a receita excedeu um pouco a despesa. E note-se que são as provincias mais populosas, mais ricas e em que o trabalho se acha mais bem desenvolvido.

Disto tem resultado um completo desanimo para semelhantes empregos de capitaes e um extraordinario prejuiso dos cofres publicos que tem sido obrigados a preencher a quota dos juros que garantiram.

Já vê, pois, que a falta de lucros das empresas, faz desaparecer os estimulos para construcção de novas estradas, sendo o paiz quem áfinal vem a perder.

Em paizes novos, pouco populosos, ricos de producção mas pobres de capitaes, só vias ferreas economicas que se mantenham á custa do proprio trafego, podem produzir vantajosos resultados, e estas são as conhecidas modernamente pela denominação de—bitóla estreita.

Estas vias ferreas pela sua reconhecida vantagem sobre as regulares, vão-se estendendo pelo mundo inteiro, e justificando o seu uso.

Para prova disto transcreverei alguns periodos de um importante artigo que tenho á vista :

« Na India estabeleceu-se a bitola de 3 pés e 3 polegadas em tal escala que fará realisar um systema provavelmente de milhares de milhas. A largura reduzida será effectivamente a unica adoptada nesse paiz.

A Australia, a Tasmania e a Nova Zelandia vão seguindo o mesmo caminho. Especialmente a Australia está determinada a aceitar a reforma e a pôl-a completamente em execução.

Na Russia a bitola de 3 p. e 6 pol. está diffinitivamente adoptada, e os resultados do trafego ver-se-hão muito breve em uma extensa rede de linha do norte ao sul do Baltico e interior, da Siberia.

No Egypto adoptou-se a mesma largura.

Nos Estados-Unidos estão em construcção ou vão ser começadas mais de 2,000 milhas de vias ferreas de bitola estreita.

A California vai estabelecendo caminhos de ferro de bitola reduzida em todas as diecções.

No Canadá, onde o progresso é muito mais lento, construem-se estradas de ferro de bitôla estreita; na propria ilha do principe Eduardo chamão-se empreiteiros para a construcção de uma linha de 3 p. e 6 pol. desde Casumpec até Geortown, em uma distancia de 120 milhas »

E acrescentarei que existem no Chile estradas de bitola estreita; e que mesmo no Brasil já foi inaugurado o ramal de Valença do mesmo systema, e que a maxima parte de todas as outras que se tem concedido, se achão em estudo e proximas á serem exploradas, são tambem de bitola estreita.

Sabe V. perfeitamente que quando se trata de empregar capitaes e d'elles auferir maior lucro possivel, ninguem é arrebatado por enthusiasmos irreflectidos; mas sómente a razão e a experiencia podem predominar sobre os espiritos praticos e positivos. Esta revolução, pois, que se nota no systema de construcção das vias ferreas, aceita por tantos engenheiros notaveis e por diversas nações, è um evidente caracteristico da verdade em taes materias e augura os mais auspiciosos resultados. Não obstante, o systema da bitola estreita ainda soffre sèria contestação de engenheiros muito illustrados, como se pode ver no relatorio do inspector geral da estrada de ferro de D. Pedro II, annexo ao do ministerio das obras publicas do corrente anno.

A preferencia que se vai dando ás estradas de ferro de bitóla estreita funda-se na grande economia de sua

construcção e do custeio das mesmas, resultando d'ahi magnificos dividendos que se distribuem aos seus accionistas, sem onus algum aos cofres publicos.

Vou indicar-lhe, sem dar desenvolmento, as vantagens de um systema sobre outro e então conhecerá a rasão da economia.

1.ª—A estreiteza da via muito influe no movimento das terras, mormente em terrenos accidentados, como em geral são os nossos, e assim se poupão grandes cortes e escavações que serião indispensaveis nas vias largas.

2.ª—As estradas de bitóla estreita podem vencer curvas muito mais pronunciadas, podendo por isto contornar as montanhas em suas reentrancias e saliencias e despensando assim em muitas circumstancias, altos cortes, muralhas, viaductos e tuneis. Esta vantagem é de tal ordem que os oppositores do novo systema a reconhecem.

3.ª—Os trilhos são de menor peso e solidez e mais resistem ao attrito, porque as machinas e todos os vehiculos que compõem os trens são tambem de menor peso. E note que á taes machinas não falta capacidade para um trafego consideravel, nem os trens estão sugeitos á accidentes, privativos como innumeras experiencias tem demonstrado; apenas não tem a velocidade que se tem dado aos expressos das vias largas; mas vencendo de 30 á 50 kilometros por hora, por certo satisfazem as exigencias da circulação mais abundante e expedita, e principalmente em nossa terra.

Está hoje provado que a economia que realisão as estradas de ferro de bitóla estreita é de metade e, muita vez, de duas terças partes das despezas que fazem as vias regulares; pelo que não ha paiz por pobre que seja que não possa ter estradas de ferro, segundo as necessidades de seu trafego, porque os capitaes empregados hão de ser remunerados; e é, graças ao novo systema, que o Brasil ha de cobrir o seu extensissimo territorio de estradas deferro.

Satisfazendo, pois, as estradas de bitóla estreita as necessidades do trafego, libertando o thesouro de sacrificios, e remunerando os emprezarios, parece-me que offerecem as necessarias condições para serem preferidas.

Eis porque tambem não aceito a estrada projectada por Rawlison, cuja bitóla è de 1 m. e 44 á 45 ou 4 pès e 8 á 9 polegadas, quando o maximo das de bitóla estreita é de 1 m. e 10 c ou 3 pés e 9 pollegadas.

Já vê que safei-me da questão das bitólas sem meter-me em camisa de onze varas; não obstante, declaro que, pelo que fica dito, outros são os responsaveis.

Parahyba 30 de setembro de 1871,

Collega e amigo

C. M.

V

Meu caro amigo.

Ha poucos annos foi solicitado do governo geral pelo gerente da companhia de navegação costeira de Pernambuco, F. F. Borges, privilegio para construir uma estrada de ferro que, partindo de Mamanguape, fosse terminar na raiz da cordilheira sobre que se acham os Brejos, atravessando os municipios de Mamanguape e Independencia.

O governo, ou não concedeu o privilegio, ou o emprezario abandonou a sua pretenção: o certo é que este negocio não veio a provincia nem mais d'elle se fallou.

A apresentação da proposta, Rawlinson, que serve os municipios do sul, faz reviver a idèa da estrada de Mamanguape, que servirá os do norte; e creio, firmemente que não haverá demora em que alguem se apresente que de novo solicite o seu privilegio.

Tendo interesse no engrandecimento da provincia, eu não tomo o partido do norte nem do sul; mas decido-me pelo norte e sul; quero uma sò estrada que satisfaça os interesses e necessidades de todos os municipios que poderem ser servidos por uma só empreza e por uma só estrada com differentes ramificações, devendo essa estrada partir da capital e dirigir-se para o ponto mais conveniente e nella se entroncarem os ramaes que forem julgados necessarios para satisfazerem os interesses do commercio e agricultura.

Ha uma zona na provincia entre a costa, á leste, e

a referida cordilheira, ao oeste, que é limitada ao sul pela provincia de Pernambuco e ao norte pela do Rio Grande e Oceano; tem de fundo de 22 a 25 legoas, e de largura cerca de 25 a 30 legoas; esta zona favorecida pelos Brejos que ficam de serra acima, é fecunda e rica de todos os productos agricolas.

Nós que a conhecemos, não precisamos encarecêr a sua productividade; seriamos suspeitos; apenas lastimamos que se percam, em vão, tantos productos e fique sem remuneração tanto trabalho.

Os estranhos, porem, de nada sabem: se querem conhecer a força da producção da provincia, abrem ahi qualquer relatorio do ministro da fazenda, e annexos á elle encontram os quadros de exportação dos productos da provincia com declaração de sua qualidade, quantidade, valores e direitos respectivos, e ficam fazendo uma bem triste idéa da producção da Parahyba.

Quem lhes vai dizer que uma grande parte de generos de exportação (assucar, algodão e couros) segue pelo porto de Mamanguape para a praça do Recife; e outra, tambem, muito consideravel, segue com o mesmo destino por Goyanna e outros lugares? Quem lhes ha de dizer que ainda uma grande parte da producção de nossos sertões é destinada ao Ceará, onde è despachada para fóra do imperio?

Quem lhes ha de dizer que uma grande parte dos farinaceos e cereaes è destinada ao consumo do Rio Grande e Pernambuco; e outra parte, deduzido o consumo domestico, perde-se nos rossados porque não vale a pena a despeza com a colheita para apodrecerem nos celleiros ou vende-los por vil preço?

Sómente o que se sabe é o que consta dos referidos quadros; o que só se sabe é o que publicam os *jornaes* quando a fome e secca nos assolam e precisamos do auxilio das outras provincias.

Ainda não houve um presidente nem uma assemblèa provincial, que se lembrasse de mandar levantar a esta-

tistica da producção da provincia, e continua-la anno por anno áfim de que fosse conhecida; de sorte que nós mesmos que aqui nascemos e residimos e temos percorrido grande parte da provincia, sabemos o que nella se produz; quando porem, queremos entrar na quantidade da producção, apenas fazemos calculos mais ou menos aproximados d'aquelles que são exportados; quanto aos outros, a ignorancia é absoluta.

Pois bem; o resultado desses quadros, combinado com a nossa ignorancia sobre a exacta producção da provincia afere a nossa importancia para com os poderes geraes e para com os estrangeiros. Quando, pois, solicitamos favores dos poderes geraes, estes no-los concedem conforme valemos: e, realmente, nada valemos, porque de vez em quando pedimos e recebemos supprimentos do governo para fazer as necessarias despezas com os serviços geraes.

Supponha-se, agora, uma empreza em que possam ser compromettidos capitaes estrangeiros, dependentes da productividade da provincia, pergunto: em que fontes irão os capitalistas buscar informações exactas por onde calculem o interesse que possam tirar dos seus capitaes?

Desses mesmos quadros que são fornecidos pela alfandega da nossa terra; e esses quadros são contra nós; salvo se á frente da empreza se achar collocado um homem cujas informações imponham autoridade por sua posição e cathegoria.

E se mesquinhos são os valores officiaes de nossa exportação, são completamente nullos os da importação directa; e porque?

Tresmalhando-se os nossos productos por aqui e por alli em busca de mais vantajosos mercados, deixam de accumullar-se na capital de modo á convidar o estabelecimento de casas de importação, resultando deste estado o recebermos por cabotagem todas as mercadorias estrangeiras de que havemos mister; de sorte que a permuta entre os nossos productos e as mercadorias estrangeiras

não se realiza nos nossos mercados, mas nos de fóra da provincia, ficando lá o interesse que poderia resultar em favor de nossa terra, que tanto precisa.

Se esta zona que lhe descrevi, remetesse para esta capital os seus productos destinados á exportação e o excedente dos de seu consumo interno, naturalmente muitos compradores estranhos á provincia viriam aqui estabelecer-se, não só porque o estimulo do lucro á isto os conduziria, como porque o seu numero na praça de Pernambuco se restringiria em virtude do desfalque operado na massa dos generos offerecidos á venda.

A maior quantidade de productos que viria procurar sahida no mercado desta capital produziria outro resultado: o estabelecimento de casas de importação directa, por que não havendo intermediario de outra praça, só com mercadorias pagariam os mercados estrangeiros as compras que fizessem de generos de nossa producção.

Mas o jôgo da praça, isto é, a compra de contado de generos nacionaes e a venda á prazo de mercadorias estrangeiras, crearia uma outra necessidade que seria indispensavel satisfazer: o estabelecimento de casas bancarias á que os commerciantes teriam de recorrer para sustentar o seu gyro commercial e fazer face aos seus compromissos.

Então se estabeleceria a nossa praça de commercio que até o prezente não possuimos e que lhe daria credito e autoridade; e estacionado um pequeno vapor na nossa costa, este poderia receber dos vapores estrangeiros, quando se achassem na altura da barra, a correspondencia e mercadorias que trouxessem para o nosso mercado, precedendo alguma convenção.

Parece um sonho, não è assim?

Pois è um sonho que tenho profunda convicção, se ha de realizar mais breve, do que se pode imaginar; assim o queiram os nossos patricios, inspirados de fervoroso amor por este torrão que é de todos nós e para cujo engrandeimento todos devemos concorrer.

Parto de um facto incontestavel e real: a uberdade, a riqueza, a população e o trabalho mais ou menos desenvolvido nesta zona á que me refiro; pois bem, se seus habitantes trouxerem os seus productos para esta capital, o que hontem era uma chimera, um sonho de um espirito em escandescencia, amanhã será uma realidade palpavel.

Nem eu exijo que os nossos agricultores, por puro patriotismo façam sacrificio de seus interesses; ao contrario desejo combinar o interesse privado com o publico, e' supponho conseguir este resultado lançando-se uma estrada de ferro desta capital com ramificações por toda essa zona, pondo-a ao alcance de todos; por este modo conseguirão elles uma reducção do custo do transporte de 50 %, e encontrarão na capital um mercado que por certo não será o de hoje.

Em outra lhe direi qual é o traçado que eu tenho imaginado para essa estrada, e V. me dirá se é bem ou mal concebido; por ora faço ponto, rogando-lhe que reflicta sobre a materia que é digna da mais sèria ponderação.

Parahyba 3 de outubro de 1871.

Collega e amigo.

C. M.

——

VI

Meu caro amigo

Temos mais uma proposta de estrada de ferro para a provincia e esta vem do alto.

Do « Diario Official » consta que o Conselheiro Diogo Velho e outros solicitaram do governo geral privilegio para construirem uma estrada de ferro economica, que partindo desta capital, seguisse directamente á Villa d'Alagôa-Grande, como entrepoto do Brejo d'Arêa, tirando-se nos lugares mais convenientes dous ramaes: um para a Villa do Ingá, outro para a da Independencia.

E' este o traçado em que eu ha muito tempo cogito, o que me parece o mais conveniente aos interesses da provincia e mais lucrativo para a empreza.

Sei bem que o traçado de uma estrada de ferro é questão puramente pratica; porque ella se funda no conhecimento dos terrenos que tem de atravessar; as difficuldades materiaes desses terrenos e a sua productividade são condições essenciaes que ante-tudo se devem ter em vista, quando se projectam estradas industriaes e commerciaes, cujo fim é auferir lucros dos capitaes empregados, servindo ao mesmo tempo á uma certa zona.

Aquelles, portanto que tem de construir estradas de ferro, que tem de organizar companhia e levantar capitaes, é que são os competentes para escolherem o melhor traçado, porque são elles os responsaveis pelo emprego mais ou menos productivo dos capitaes.

Isto, porem, não obsta que eu, que V., que todos nós que somos da provincia, que temos de ser beneficiados pela estrada, tenhamos, tambem, nossa opinião e a manifestemos com toda a franqueza salvando sempre a dos mais particularmente interessados na empreza, a dos profissionaes e, sobretudo, a do governo do paiz.

Como já lhe disse, penso que uma só deve ser a estrada que tenha de servir á toda a zona; uma só a empreza que a tome á seu cargo.

E a estrada projectada, e cujo privilegio se pedio ao governo geral me parece que satisfaz a todas as condições, porque, seguindo em linha recta para o centro atè a Alagôa-Grande, no ponto mais conveniente se tira um ramal que, tocando no Ingá, pode ser prolongado atè Campina-Grande, servindo assim todos os destrictos do Sul e os do Sertão: e tirando-se outro para a Independencia, que ha de infallivelmente ser prolongado até Bananeiras, servindo os destrictos do norte.

Acresce que sendo a estrada projectada *economica* isto é, de bitóla estreita, pode sem difficuldade e sem maior despendio subir até a cidade d'Arêa e a villa de Bananeiras; e em tal caso, os termos proximos da provincia do Rio-Grande do Norte lhe hão de ser tributarios.

Conforme as conveniencias produzidas pelo maior desenvolvimento da agricultura, podem-se ainda entroncar na linha recta todos quantos ramaes se julgarem necessarios.

E o ramal que por ora è pedido atè o Ingá e que eu supponho que em breve chegará á Campina-Grande, será mais remotamente prolongado até o alto sertão, e transpondo as raias da provincia, irá fazer o seu entroncamento na estrada geral que se projecta construir para ligar o sul ao norte do imperio.

E tanto os concessionarios tiveram em vistas levar a estrada alem dos limites da provincia que solicitaram o previlegio do governo geral e não do provincial, como deviam fazc-lo, se por ventura ella fosse circumscripta á

;ia, como por vezes já tem sido declarado por Avisos .nisterio d'agricultura e obras publicas.

.. vê, pois que se a estrada projectada satisfaz as conveniencias e urgentes necessidades do prezente, porque facilita o transporte commodo e barato dos productos já creados, desenvolve a agricultura, pondo em exploração terrenos desaproveitados, e convida e attrahe a immigração : ella, tambem, è uma estrada de futuro porque pode estender-se em todas as direcções cubrindo todo o territorio da provincia com uma rede perfeita de estradas de ferro.

Nós, meu amigo, já vamos envelhecendo mais depressa do que desejaramos ; espero, porem, que a Providencia ainda ha de me conceder vida bastante para ver relisado em nossa provincia este quadro que minha imaginação figura.

Se até o prezente temos andado como a tartaruga, d'ora em diante recuperaremos o tempo perdido ; andaremos á passos de gigante.

A escravidão, essa instituição anachronica ao seculo e á civilisação do mundo, que tivemos o infortunio de herdar de nossos antepassados, acaba de soffrer o mais tremendo golpe, não tanto por ficar estanque a fonte que a alimentava, como principalmente porque a arvore ficou abalada ; e, sem profundas raizes no solo baqueará ao esforço do primeiro impulso.

Quem acredita que a escravidão ha de desapparecer no Brazil, graças à liberalidades, philantropias, fundos de emancipação &c. ? O que está no pensamento de todos è que ella ha de acabar de pancada, e que isto não está para muito longe.

Pois bem, na previsão de um semelhante acontecimento, cumpre que preparemos o terreno para receber a immigração, que, tambem, se ha de effectuar de entuviada.

Eu penso que cumpre ter uma capital grande e rica para que nella encontrem os emigrantes recursos e protecção ; commercio directo com as praças estrangeiras para que tenhão facilidades em ter communicação com a mãi patria;

e estradas de ferro para aproximar o centro ao littoral, supprimindo as distancias, offerecendo-lhes d'est'arte trabalho e propriedade, sem segrega-los de suas mais caras relações.

A estrada projectada é o primeiro passo para caminharmos para esse futuro que já sem nuvens se desenha em nosso horisonte; e por isto aceito-a em seu traçado geral faço votos para sua realização.

Mas sendo o meu fim, além de servir o commercio e a agricultura, attrahir á capital a maxima parte dos productos da provincia, eu desejaria que os ramaes que já se indicam, fossem tirados, quanto mais proximos da mesma capital, para que em seu percurso podessem abraçar maior extenção do territorio, e demandar os mais productivos terrenos.

Se eu dispuzese da lampada maravilhosa de Aladino, largaria á redea solta os cavallos mecanicos por esses descampados, e o sibilo da locomotiva, despertando os nossos patricios do somno lethargico em que jazem, lhes annunciaria que uma nova era ia começar: a era da riqueza e da civilisação. Mas essa lampada é propriedade dos Estados-Unidos que graças ao seu magico poder, vão criando maravilhas que espantam todo mundo. Cá é preciso resignarmo-nos aos sestros do dinheiro; aos calculos do capitalista; não se prova evidentemente que uma empreza produzirà lucros, abandona-se e os capitaes vão ser empenhados em outra.

Lá é a couza differente a questão está em projectar a-se, porque a execução é certa e os lucros infalliveis; o que hoje eram inhospitas selvas, amanhã são campos lavrados pelo arado e pela charrua e seus productos vão ser vendidos em florescentes cidades que surgiram do solo como por encantamento.

Lá depois de cortado o territorio da União por um cem numero de vias ferreas, emprehendeu-se a maior que existe no mundo, unindo o Occeano Atlantico ao Pacifico; e a execução foi pronta e rapida; e S. Francisco apenas está a horas de distancia de Nova York; e o Occidente da Europa hesita entre a America e Suez, quando o fim de

sua excursão é a India, a China ou Japão. E quem vai indagar que lucros tirarão os capitalistas do tão gigantescas emprezas? Mas nos Estados-Unidos cada um adora a Deus conforme os principios de sua religião que è exercida com toda a liberdade, e publicidade, recebendo dos poderes do estado igual protecção; e o immigrante logo que se naturalisa cidadão americano é apto para exercer quaesquer funcções publicas, salvo sómente as de presidente da republica: é nisto que consiste o segredo de sua estupenda grandeza.

Cá, meu amigo . . . ora, cá as assembléas provinciaes votam pesames ao Papa, porque a Italia reivindicou Roma para sua capital; cá entende-se que sem Papa-rei e sem o dogma da infallibilidade não ha salvação possivel...

Voltemos, porém, ao que mais particularmente nos deve interessar.

Tenho me dado á perros para organizar um mappa dos productos da provincia, especialmente do algodão, assucar e couros seccos e salgados que seguem para o Recife pelos portos de Mamanguape e Goyanna, e atè o prezente ainda não me foi possivel conseguil-o; mas não desespero; isto, porem, não basta; será preciso organisar outro da quantidade de mercadorias que pelos referidos portos e por esta capital, seguem para o interior da provincia. Este, V. comprehende, orça quase por impossivel; será preciso soccorrer-me á probabilidades. Emfim, mais ou menos aproximados á exactidão. hei de apresental-os sujeitando-os à sua correcção e á dos que poderem conseguir melhores dados; porque muito importa aos emprezarios conhecer os elementos com que podem contar para a prosperidade da empreza.

Estas aperturas em que me acho em um ponto tão essencial, são devidas, como já lhe fiz notar, ao deleixo das autoridades superiores que nunca se lembraram de mandar levantar o quadro da estatistica productiva da provincia.

Tenho-me muito compromettido em minhas missivas anteriores; creia-me, porém, que tudo empregarei para desenpenhar-me como convem a quem ainda se não propoz à fazer bancarôta.

Parahyba 15 de outubro de 1871.

Collega e amigo

C. M.

——

VII

Meu caro amigo.

A' alguem poderia desagradar a leitura de uma serie de artigos sem variar de materia; mas felizmente as cartas que lhe dirijo não tem pretenções á artigos de gazeta; e depois eu conto com a sua benevolencia para desculpar-me o descosido do arrasoado, mormente em attenção á importancia da materia que tem sido o objecto de seus estudos de predilecção.

Hoje occuparei a sua attenção com a estrada de ferro que partindo de Mamanguape se dirige ao interior até tocar a cordilheira dos brejos.

Eu bem receiava a apresentação de uma proposta para construcção dessa estrada. Infelizmente os meus receios se realisam; ahi está ella, com quanto ainda não sujeita á deliberação d'assemblea provincial.

Apresentada esta proposta, aceita pela assemblèa fe concedido o competente previlegio occorre a seguinte questão: na concurrencia do previlegio concedido pelo governo geral á uma empreza que se propozesse a explorar uma provincia construindo uma via ferrea que fosse leva la até transpor os seus lemites, com o previlegio concedido pelo governo provincial á outra empreza para igualmente explorar a mesma zona, mas sem sahir da provincia, qual deve prevalecer?

Eu entendo que o governo provincial tem direito perfeito de conceder previlegios para quaesquer emprezas que limitem as suas funcções ao territorio respectivo; assim como entendo que é da competencia do governo geral conceder previlegios á estradas de ferro que servirem mais de uma provincia.

O traçado da estráda proposta pelo conselheiro Diogo Velho ao governo geral, dá um ramal para a villa da Independencia; o traçado da de Mamanguape, de que me informam que é emprezaria a casa ingleza de Saunders &. C.ª estabelecida em Pernambuco, leva tambem a sua estrada á Independencia; d'onde resulta que cada uma d'ellas invade a zona do privilegio da outra, que aliás lhes foi competentemente garantida.

Em tal caso, será a questão resolvida pela prioridade? mas prioridade de que acto? do pedido ou da concessão?

Não levanto a questão para resolvel-a; mas apenas para fazer resaltar o nosso caiporismo: quando aparece uma proposta de melhoramentos materiaes na provincia, vem logo travada de um embaraço de tal ordem que a pode inutilizar.

Comprehendo bem o interesse que tem a casa deSaunders dePernambuco, de construir essa estrada; em primeiro lugar, é proprietaria do solo occupado pela cidade de Mamanguape; e quanto mais esta crescer, mas lucra ella: nesta parte, porem, o nosso interesse é commum, por que tambem lucra a provincia.

Mas os generos que chegarem a Mamanguape do interior, não seguem d'ahi para fora do imperio, deixando o lucro n'algibeira dos seus negociantes, mas são levados immediatamente para Pernambuco: e, como concessionaria da estrada, tem aquella casa facilidades que outros não tem para comprar os productos da zona percorrida, sendo como é, uma casa forte importadora e exportadora, mas na praça de Pernambuco.

Nesta vantagem não tem partilha a provincia, mas todo o prejuizo.

Nem, tambem, na seguinte que lhe è peculiar. A casa de Saunders è a primeira accionista da companhia de vapores costeiros de Pernambuco; e tendo esta companhia, por intermedio de seu gerente, F. F. Borges, contractado com o governo da provincia o serviço da navegação costeira entre o porto desta capital e o de Mamanguape, mediante uma certa subvenção, mas com

a singularidade de fazer-se navegação directa entre Mamanguape e o Recife, ficando reduzido á condição de escala este porto, acontece quo os respectivos vapores conduzem todos os nossos productos de Mamanguape para o Recife, e em retorno tambem directamente lhe levam todas as mercadorias estrangeiras de que aquella praça ha mister, partilhando como mais forte accionista os interesses da companhia.

E por este interesse da comphia se explica o poderoso motivo por que o referido gerente não aprezenta artigos de preferencia para obter a concessão da estrada, tendo sido o primeiro em requere-la.

Associação de interesses. . .

Mas taes interesses V. comprehende bem que são contrarios aos da provincia.

Os lucros que poderiam ter os nossos commerciantes passam para os de Pernambuco; os interesses que poderiam resultar em favor de nossa capital pela estadia de maior numero de navios que viessem buscar maior quantidade de generos de exportação desappareceriam; a maior importancia que poderia ter a nossa praça, como exportadora, para com os mercados estrangeiros, se annullaria; a maior consideração que poderia ter a nossa provincia pelas rendas arrecadadas pela sua alfandega para com o governo geral, e para com as praças estrangeiras, se tornaria negativa.

Se os generos que a estrada de ferro levasse para Mamanguape d'ali seguissem para esta capital, lucros, interesses, importancia e consideração verteriam em favor da nossa provincia.

Mas, effectivamente, quanto maior for a accumulação em Mamanguape dos nossos productos, maior será o seu desvio para Pernambuco, e mais progressivo o decrescimento em que irá cahindo a nossa capital.

Ora, eu que desejo fazer a capital da nossa provincia grande, rica e florescente; eu que penso que se pode conseguir este resultado muito naturalmente, sendo conduzidos para ella os productos da provincia, por certo que não posso concordar na construcção de uma estrada que há de

produzir um effeito inteiramente contrario, segundo a minha humilde opinião.

Admitto que se não construirem-se estradas de ferro na provincia, o decrescimento da capital ha de progressivamente continuar; porque achando-se encaminhados os nossos productos para os mercados de Mamanguape e de Goyanna só d'elles se desviarão, quando desaparecer o incentivo que para cá os attrahe; e este não pode ser outro se não o interesse.

E è por isso mesmo que eu julgo que uma estrada de ferro da capital para o centro com diversas ramificações, è a nossa salvação: offerecendo aos nossos agricultores uma reducção no preço do transporte dos seus productos de mais de 50 °/₀ ella os convidará a traze-los para a capital; a accumulação de productos alargará o circulo dos compradores, e, como resultado da concurrencia, o preço dos generos subirão ao seu nivel natural; o maior numero de freguezes exigirá maiores e mais bem fornecidos estabelecimentos de mercadorias estrangeiras e, tambem, a lei da concurrencia ensinará aos seus administradores que mais se lucra vendendo-se muito com lucro moderado do que pouco por alto preço.

Mas se, tambem, uma estrada de ferro for concedida de Mamanguape para o centro apenas se terá mudado o terreno da luta; em lugar de costas de animaes o transporte se fará em vias ferreas; e sendo os mesmos os interesses e as vantagens que uma e outra estrada podem offerecer, não ha rasão para se alterarem as condições anteriores.

Por todas estas considerações não posso approvar a construcção de uma estrada de ferro independente de Mamanguape para o interior da provincia.

E concluirei a prezente com a seguinte consideração; è singular, è sobremodo esquisito que a primeira estrada que se tenha de construir na provincia da Parahyba tenha a sua estação terminal em Mamanguape, entreposto da cidade do Recife, deixando-se a capital da provincia, cidade maritima com um magnifico porto e offerecendo todas as condições desejaveis para tornar-se um grande me-

porio commercial; seria o primeiro exemplo no Brasil de uma semelhante normalidade!

Felizmente, não são parahybanos nem, sequer, brasileiros os que se propõem a tomar a si a empreza da estrada de Mamanguape: onde elles só visam lucro dos capitaes que empregarem, nós devemos mirar o engrandecimento e os brios de nossa provincia.

Na seguinte ainda me occuparei da estrada de ferro de Mamanguape, mas debaixo de outro ponto de vista.

Parahyba 15 de novembro de 1871.

Collega e amigo.

C. M.

VIII.

Meu caro amigo.

A proposta de Rawilnson de uma via-ferrèa, partindo da capital á Campina-Grande, seguindo pelas villas do Pilar e Ingá; a do conselheiro Diogo Velho, seguindo directamente para a villa d'Alagôa Grande com ramaes para a Independencia e Ingá, a de Saunders partindo da cidade de Mamanguape, seguindo para a Independencia atè a raiz da serra, suscita a questão da multiplicidade de estradas de ferro, servindo a mesma zona, e com emprezas diversas e rivaes.

Permitta-me que aventure algumas considerações que julgo opportunas sobre esta materia.

As primeiras estradas de ferro que se construiram na Inglaterra, deram magnificos dividendos aos seus accionistas; e comprehendeu-se que era este um dos melhores e mais lucrativos empregos de capitaes.

O engôdo de lucro fez surgirem outras emprezas para construcção de novas estradas em concurrencia com as primeiras, crendo-se que pelo rebaixamento das tarifas o serviço se havia de fazer melhor e mais barato.

O contrario foi exactamente o que resultou da applicação da livre concurrencia em materia de estradas de ferro:

o preço das tarifas elevou-se; o paiz pagou mais caro o serviço, e foi muito reduzido o dividendo distribuido aos accionistas.

E nem outra cousa se devia esperar.

Os moveis da concurrencia entre emprezas rivaes são: em primeiro lugar a presumpção que tem cada uma de sua superioridade sobre a outra; e em segundo, a esperança que concebe que, depois de uma lucta mais ou menos longa, depois de maior ou menor sacrificio ha de, afinal, tornar-se senhora exclusiva do mercado. Mas estas condições não se podem realisar com relação á estradas de ferro, porque ellas, como qualquer estabelecimento ou officina, jámais seriam applicadas a emprego ou destino diverso; e depois, entre diversas estradas de ferro, explorando a mesma clientela, servindo a mesma zona, ha igualdade completa de forças para a luta e para a resistencia. A concurrencia, pois, em taes casos, torna-se sem fim, e nem se podería exercer de uma maneira duradoura.

O que ella produz, como consequencia inevitavel, è a elevação em vez do abatimento dos preços; e na verdade se para servir a mesma zona construem-se duas estradas de ferro, quando uma bastaria, por um lado, duplicão-se os capitaes empregados, assim como a despeza com a exploração; pois que é mister custear uma linha mais estensa, pagar muito maior pessoal e alimentar maior numero de trens; e por outro lado, destribuindo-se entre duas partes o movimento para que uma sò seria sufficiente, vem a elevar-se a proporção das despezas sobre a receita augmentando-se nos trens o numero dos carros vasios.

Foi o que na Inglaterra aprenderam as emprezas de estradas de ferro á sua custa, por fazerem uma falsa applicação da lei da concurrencia.

Então seguiram-se longos e laboriosos inqueritos e a commissão encarregada pelo parlamento destes estudos chegou ao resultado de declarar que a concurrencia não podia ser utilmente suscitada entre estradas de ferro; que, em lugar de produzir a barateza dos transportes, tende ao contrario a elevar os seus preços.

Mas esta conclusão que choca as idéas que têm os inglezes sobre liberdade de commercio, fez com que o exame fosse devolvido ao *conselho do commercio*, encarregado da suprema superintendencia das companhias de estradas de ferro. Elle não se limitou à confirmar a opinião da commissão e á proclamar a inefficacia e a esterilidade da concurrencia entre estradas, quanto ao abatimento das tarifas ; mas foi de parecer de que para o futuro as novas linhas fossem exclusivamente concedidas ás companhias cuja situação ellas podessem indemnisar, de modo á prevenir toda a lucta e á constituir um pequeno numero de grupos, servindo cada um sem partilha uma das grandes zonas do territorio.

« O trafego de uma reunião de linhas, submettidas á uma direcção unica, dizia o relatorio, é sempre servido com mais economia e de uma maneira mais conforme aos interesses publicos, melhor combinado pela correspondencia dos serviços e segurança das pessoas, do que o que resultaria dos esforços isolados de companhias independentes umas das outras, administradas debaixo de pontos de vistas differentes e em uma ordem de idéas de rivalidade mutua »

« Uma companhia existente que gosa de grande credito e possue bellas rendas offerece ao paiz muito maior garantia, do que uma companhia nova, para bôa e prompta execução dos compromissos que ella póde tomar. »

Este parecer foi seguido e approvado e em consequencia fusionaram-re todas as estradas independentes em poucos grupos, servindo cada um a sua zona : mas esta resolução, se attenuou os prejuizos existentes, não pôde remediar os erros commettidos de maneira á restituir as linhas inglezas ao primitivo florescimento. De sorte que de toda a Europa, são as estradas de ferro inglezas as que menor dividendo distribuem aos seus accionistas ; ao mesmo tempo que conservam mais caros os preços de transporte.

Se não somos rebeldes á experiencia dos outros, devemos evitar de seguir as suas pegadas.

A zona a que me tenho referido e que pode mais vantajosamente ser percorrida por estradas de ferro, é vasta e po-

deria ser servida por duas ou trez linhas com lucro para as companhias que as construissem e explorassem. Seria mister, porém, que ella já tivesse a população que comporta o seu territorio, e que a sua agricultura se achasse em certo gráo de desenvolvimento.

Sem estas condições seria um erro fatal a construcção de mais de uma via ferrea para servir a mesma zona. Como, porem, ellas hão de ser mais de pressa realizadas, graças a benefica influencia da estrada de ferro, as conveniencias dos empresarios e as vantagens do publico determinarão o seu prolongamento até onde for necessario e os ramaes mais convenientes á entroncarem-se na linha matriz que lucrará pela maior e mais activa circulação de pessoas e mercadorias.

Como vê, assim como eu não concordo em estradas independentes, servindo a mesma zona, tambem não admitto que se conceda á diversas emprezas a construcção de prolongamentos e ramaes; e fundo-me na seguinte consideração que muito influe em meu espirito.

Não podendo as companhias entenderem-se sobre as horas de correspondencia de seus trens, o publico vem a perder um tempo consideravel na passagem de uma estrada de ferro para outra; os passageiros, em um longo trajecto, sendo sujeitos a estas mudanças repetidas, soffrem os mais vexatorios incommodos; e as mercadorias, sendo frequentemente baldeadas, são retardadas e se avariam; emfim, as linhas dos ramaes, ficando reduzidas as suas unicas forças, tornam-se impossiveis e os lugares que ficam longe do traçado da linha principal, são ameaçados de um abandono indifinido: sendo o resultado infallivel que perdem as emprezas e perde publico.

E' portanto, a consagração de um monopolio o que eu quero em beneficio dos emprezarios de uma estrada de ferro unica?

Sem duvida; mas não em beneficio dos emprezarios, mas do publico e do paiz.

Quando se estuda a economia politica nos livros, aprende-se que o principio da livre concurrencia é a móla de toda a actividade e a origem de todo o progresso, tanto

para a qualidade como para a barateza, quando, porèm, se passa aos factos se acha que elle é limitado pelo direito de vigilancia, de fiscalisação e de policia inherente aos poderes publicos e que varia conforme os tempos, lugares e costumes.

E' preciso, tambem, fazer uma distincção essencial : ha monopolios artificiaes e monopolios naturaes : aquelles são creados pelas leis, estes pela naturesa das couzas : á classe dos primeiros pertencem os bancos, instituições de creditos e tantas outras que sem o privilegio não se poderiam sustentar, dada a livre concurrencia ; á dos segundos pertencem as estradas de ferro e ainda outros como a illuminação a gaz, a canalisação d'agoa, etc., que sustentam-se por sua mesma natureza. Não se deve confundir o monopolio natural e inevitavel com o monopolio artificial que è sempre um abuzo; os inconvenientes daquelles são faceis de destruir: basta supprimil-os; este remedio não pode ser applicado aos monopolios naturaes. A Inglaterra tentou-o,e os effeitos se fizeram sentir fatalmente,

O principio, pois, da concurrencia encontra uma excepção natural na exploração das estradas de ferro e de industria.

No entretanto, os monopolios naturaes não derivão de nenhuma impossibilidade material de concurrencia : entre os dous termos extremos de uma via-ferrea sempre se podem estabelecer muitos trens ; e quanto a illuminação a gaz e canalisação d'agoa, pode uma cidade ser repartida em diversos quarteirões e entre diversas companhias o que não è sem exemplo. Mas em taes circunstancias a concurrencia, multiplicando as emprezas, multiplicaria tambem, as despezas geraes do estabelecimento, d'administração, da instrucção, da vigilancia, da fiscalisação que debaixo de uma ou outra forma é o publico que deveria desombolsar. O abatimento, pois, dos preços pela concurrencia seria apenas ficticio, fraudulento ou transitorio ; e é por taes motivos que os monopolios das estradas de ferro são considerados legitimos e superiores á concurrencia que nem por isso deixa de ser uma verdade demonstrada e, por assim dizer, axiomatica.

Nem vejo que este monopolio possa ser prejudicial ao publico.

Primeiramente, a propria empreza tem todo o interesse em abaixar a sua tarifa dos preços para que o transporte em seus trens se torne accessivel ao maximo numero de viajantes e á maior quantidade possivel de carga ; e os poderes do estado, pelo privilegio que lhe concedem, pela faculdade de desapropriação que lhe attribuem e pelas isenções de direitos fiscaes que concedem e ainda outras facilidades, adquirem sobre a construcção das estradas de ferro, o direito de fiscalisa-las e superintende-las; e o de intervir na organisação das tarifas e o de revel-as periodicamente è um dos mais importantes em beneficio do publico.

Desde, pois, que eu entendo que o traçado da estrada, proposta pelo conselheiro Diogo Velho é o unico aceitavel em vista das razões que já expuz em minhas cartas anteriores, a ninguem maravilhará que reprove qualquer outra empreza,que se proponha a explorar a mesma zona.

Em vista da importancia da materia espero que me dispensará a extenção que dei a presente.

Parahyba 20 de Novembro da 1871.

Collega e amigo

C. M.

——

IX

Meu caro amigo

Quando foi apresentada ao governo provincial a proposta de Rawlinson tal foi o sentimento de desagrado que de mim se apoderou ao conhecer-lhe o traçado, tal o enfado que soffri por causa do ramal que promettia tirar da villa do Ingá para a Guarita, que tive a louca veleidade de escrever para o publico, pensando que algumas considerações que aventurasse no intuito de mostrar que esse traçado, longe de utilisar á provincia, lhe era sobremodo prejudicial, poderiam tornar-lhe adversa a opinião publica e d'est'arte influir no animo de quem competente fosse para conceder-lhe o privilegio solicitado.

Mas não confiando em minhas forças, pedi á coadjuvação do meu illustrado amigo, Dr. C. R., para poder vantajosamente satisfazer o empenho que espontaneamente pretendia sobre mim tomar; declarando-lhe logo qual era a opinião que me suggeria o vivo interesse que tomo pela prosperidade da nossa terra.

O meu digno amigo em carta que me dirigio em 24

de Outubro ultimo, satisfez, como eu esperava, o meu pedido, offerecendo-me o seu necessario auxilio; e tendo, ainda que perfunctoriamente, emittido a sua opinião sobre o assumpto julgo conveniente transcrever na presente algumas de suas importantes considerações:

« A questão de que V. vai occupar-se, dizia elle, apresentava-se ao meu espirito todas as vezes que eu pensava na construcção de vias-ferreas nesta provincia; e sempre me pareceu que a difficuldade de resolve-la nascia de uma consideração bastarda em relação ao assumpto, isto è, da necessidade de salvar a capital, condemnada pela sua collocação relativamente as desposições naturaes do territorio da provincia. »

« A meu ver, continuava ellê, a provincia requer duas vias independentes uma da outra: a do sertão, partindo da capital por Pilar, Ingá e Campina; e a dos brejos, partindo de Mamanguape por Araçagy, Pipirituba atè Alagoa Grande. Digo—independentes—porque esta ultima. achando em Mamanguape uma via fluvial, ahi devia terminar. A necessidade, porém, de attrahir á capital o movimento dos brejos; e mesmo, a necessidade de ligar por caminho de ferro as duas cidades, Mamanguape e Parahyba, aconselha o entroncamento da que eu chamo dos—brejos—na do sertão, e na Cruz do Espirito Santo é, sem contestação o ponto natural da reunião. Estamos, pois, de accordo. »

« Duvido, porem, que os emprezarios aceitem a nossa opinião. A estrada do sertão só será rendosa depois que tiver ella mesma feito dos sertanejos agricultores; e por isso tarde o será. Os brejos são o ponto de mira no que diz respeito á renda; e por tanto, quem emprehender a do sertão, há de naturalmente querer que ella vá aos brejos. Eu admiro que a primeira proposta fosse para Campina; e duvido que a do Diogo não tenha por objectivo os brejos. »

« Mas è certo que outra qualquer direcção que não seja a que acima figurei, poderá ser vantajosa para a Companhia mas nem a Capital aproveitará tanto, nem o municipio de Mamanguape participará das vantagens da via-ferrea. »

« Supponha-se que do Ingá parta um ramal para Alagoa-Grande. Onde estarão as vantagens para os municipios de Independencia, Bananeiras e Mamanguape? Convenho que os dous primeiros queiram mandar os seus productos para a capital; mas hão de caminhar para Alagôa-Grande, como caminham hoje para Màmanguape; pode ser mesmo que o caminho seja mais curto, mas certamente a differença não será grande; e será então encurtar duas ou tres leguas de viagem que lhes ha de trazer a via ferrea? Esta vantagem não entrará em conta quando se attender ao melhor dos mercados: Parahyba cu Mamanguape. Se este offerecer mais cinco tustões por arroba de algodão do que aquelle, não é certamento a vantagem de caminhar a pé 8 e não 10 legoas o que ha de levar á Alagoa Grande os conductores d'algodão; sendo ainda para notar que alem da despeza da viagem até Alagoa Grande, haverá a d'ali para a capital. »

« E sabe a capital o que perde, perdendo Mamanguape? Não são os brejos sómente que vem a Mamanguape; todo o sul do Rio Grande vem aqui como os brejos e iria á essa capital. »

« Quanto a questão de prioridade, não sei o que lhe diga. E' certo que a via dos brejos é via para a actualidade, e estou persuadido de que a companhia que emprehendesse, não precisaria de auxilio algum do cofre publico; mas não é a producção dos brejos a que se escapa para Pernambuco sem proveito para o fisco provincial; a capital desputa-a à Mamanguape, e nada mais. A outra via, a que passasse por Pilar, Mogeiro, Ingá e Campina, essa era a que desviaria de Goyanna a enorme quantidade de productos que para ali se escôa: e esta consideração faz pender a preferencia para ella, tanto mais sendo muito provavel que a estrada do Recife a Olinda venha muito breve á Pedras de Fogo. »

Nesse tempo suppondo eu verosinil a aceitação da proposta Rawlinson com a suppressão do ramal para a Guarita, entendi que no ponto da Cruz do Espirito Santo devia a estrada bifurcar-se, seguindo uma das rami-

ficações para o norte, percorrendo os ricos municipios de Mamanguape, Independencia e Bananeiras até a raiz da serra que costearia, terminando no lugar mais conveniente.

Por este modo colheriam os beneficios da via ferrea todos os municipios comprehendidos na zona já descripta, e se previniria o desvio dos generos de sua producção para os mercados de Goyanna e Mamanguape, interpostos da praça do Recife, sendo elles forçados por proprio interesse de seus productores a vir procurar sahida no mercado desta capital.

E pois não podia convir nem nessa estrada independente que teria sua estação terminal no porto de Mamanguape, nem mesmo nesse ramal que tirado d'aquella cidade viria entroncar-se na estrada na Cruz do Espirito Santo, e pelo qual seriam conduzidos para a capital os productos que chegassem a Mamanguape, como pensava o meu illustre amigo.

Se Mamanguape não se achasse assentado á beira-mar; se os nossos cofres provinciaes não pagassem uma companhia de vapores para duas vezes por mez irem estes buscar á aquella cidade para o Recife os nososs productos que lá chegam do interior, eu não julgaria prejudicial á capital que Mamanguape tivesse sua via ferrea independente.

Se as materias pesadas, relativamente de pouco preço e menos sujeitas á avarias, não pagassem muito menor preço de transporte pela via maritima do que pela via ferra, eu não teria duvida em aceitar a estrada de Mamanguape com o seu ramal para a Cruz do Espirito Santo.

Fazia, porem, muita impressão sobre o meu espirito um precedente deste genero que è de todos conhecido. A estrada de ferro da Bahia, partindo da capital, foi seguindo a pouca distancia o littoral, tendo a infelicidade de encontrar logo a concurrencia da navegação costeira muito barata, e forçada por isso a abaixar os preços de sua tarifa, para não ficar de todo supplantada, resultou que até o prezente fosse a sua renda ne-

gativa, recahindo sobre o thesouro todo o pezo da garantia de juros; ultimamente depois que ella percorre territorio mais longinquo vai apparecendo renda; mas sómente produzida pelas ultimas secções.

E sendo informado que o ramal não teria menos de 48 kilometros (8 legoas); e calculando em 25 contos o preço de cada kil. (menos que o do ramal de Valença) teriamos 1200 contos para construcção de todo o ramal, tudo incluido. Ora o juro dessa quantia a 7°/₀ importa em 48 contos e suppondo o preço de 15 reis por cada arroba em legoa, viria uma arroba a pagar em toda a estensão 120 reis, sendo por isso necessario que o ramal transportasse por anno 700 mil arrobas de carga ou sessenta e tantas mil saccas d'algodão, e outras tantas pouco mais ou menos d'assucar, ou generos de igual pezo.

Um ramal atravessando um terreno pouco agricultado de muito rareada população, ou antes, de poucos visinhos, tendo uma formidavel competencia da navegação costeira em um dos seus extremos, não pode transportar uma tão grande quantidade de generos; e por tanto, não pode remunerar o capital empregado em sua construcção.

Considerações como estas de primeira intuição não podiam escapar a perspicacia de qualquer emprezario.

A minha grande questão é accumular na capital todos os productos da provincia e fazer della o emporio do nosso commercio: que se chame ella Parahyba ou Mamanguape isto me é completamente indifferente: o que eu desejo é dar importancia e consideração a provincia: e principio por tornar grande e rica a sua capital.

Neste sentido derigi ao meu amigo **Dr.** C. R. uma estensa carta, a qual elle contestou com a que posteriormente lhe transmittirei.

Parahyba 26 de Novembro de 1871.

Collega e amigo.
C. M.

X

Meu caro amigo.

Ahi lhe transmitto a carta á que me referi na minha anterior. Ella è digna de ser lida com toda a attenção, não só pela relevancia da materia de que se occupa, como pelas sensatas ponderações que nella faz o seu autor que ainda mais se sobrelevam pela clareza com que são expressadas, e bom gosto com que elle sempre escreve.

Eu mesmo que me suppunha achar á grande distancia do meu illustrado amigo, Dr. C. R., agora vejo, depois da leitura de sua carta, que era victima de uma illusão. Ambos queriamos a mesma couza: ambos trabalhavamos pela realização da mesma idéa. Foi esta identidade de intenções e de fim que nos fez chegar á accôrdo.

Na primeira opportunidade farei algumas considerações sobre essa carta unicamente com o fim de salvar as honras da rendição.

Parahyba 30 de Novembro de 1871.

Collega e amigo.

C. M.

Eis o seu têxto:

Amigo Dr.

Li com muita attenção a sua carta de 16, na qual expoz com franqueza as suas idéas á respeito da estrada de ferro projectada nesta provincia; e justifica o apoio que presta á proposta assignada por Diogo, Anisio e Rebouças, proposta, que, como já lhe disse, não me agradou.

Vou agora expor as razões por que não me agradou, mas é preciso notar primeiro que as nossas vistas são identicas. Eu quero, tambem, accumular na capital, por meio da estrada de ferro, todo o movimento do interior da provincia que actualmente se escôa por Mamanguape e Goyanna. A nossa divergencia consiste no modo como se ha de chegar a esse fim.

Não faço questão da cidade de Mamanguape como praça commercial. Sempre entendi que a sua actual prosperidade não teria duração, porque estava dependente do somno da capital no que dizia respeito as vias de communicação: Logo que esta acordasse, e se pozesse em communicação rapida com os focos da pro-

ducção a importancia commercial de Mamanguape ficaria extincta.

Essa època parece emfim chegar, e eu não lamento a sorte de Mamanguape—com tanto qne se salve a capital. No que vou dizer verá que o sacrificio de Mamanguape seria mais completo si vingasse a minha opinião.

A proposta de Diogo não me agradou, porque sacrificando Mamanguape reduz a somma das vantagens que a capital deve esperar da estrada de ferro. Não é do sacrificio da cidade só que eu fallo ; é do sacrificio do municipio, que tendo uma area de 240 leguas quadradas e mais de 20:000 almas fica excluido do beneficio da mesma estrada, a qual tambem fica privada dos proveitos que lhe daria o transporte dos productos do municipio ; e aquella parte do movimento actual que a proposta abandona á cidade de Mamanguape faltará á capital.

Esse movimento não se reduz ao municipio de Mamanguape ; comprehende tambem uma parte da provincia do Rio Grande, que exporta cerca de 4,000 saccas de algodão, e todos aquelles pontos da nossa provincia que distarem, pelo menos, tanto da estrada como da cidade de Mamanguape, porque sendo igual a distancia a percorrer em costa do animaes, o transporte na estrada de ferro será uma despeza de mais que o agricultor naturalmente procurará evitar.

Occorre-me outra consideração de grande monta. Ha quem tenha grandes interesses radicados em Mamanguape, e tambem grandes recursos para salvar esses interesses. E' Sanders Brothers &. C^a^, e não sei se tambem a Companhia Pernambucana. Não será por tanto para admirar si apparecer a idèa de uma outra estrada, que partindo do Jaraguá vá aproveitando todos os pontos abandonados pela proposta de Diogo, e ganhando a vertente oeste da serra de Bananeiras, ganhe tambem o Seridó, Espinharas e, finalmente, Pombal e Souza.

Mas se a estrada dos Brejos passasse por Mamangua-

pe, como eu quero, esta nova estrada não partiria do Jaraguá, mas de S. João, ou de outro ponto oeste da cidade, e não podendo procurar o nosso sertão, cujo caminho já ficava privenido pela estrada de Campina, pois que não me afasto da idèa dos dous galhos que se separariam na Cruz, procuraria a serra de S. Bento, no Rio Grande, alargando os horisontes ao commercio da capital para onde iriam os productos vindos pela via nova entroncada na dos brejos.

Não sei se desarrasôo ; estou aqui lançando mentalmente trilhos de ferro por esses matos fóra, ouvindo o apito das locomotivas, e vendo passar comboios de algodão por todos os lados. A phantasia é magnifica, e bem pode ser que me tenha atordoado.

Como eu a quero, a estrada dos brejos atravessaria os municipios de Mamanguape, Independencia e Alagoa Grande, aproximando-se o mais possivel ao de Bananeiras, e mesmo passando por uma uma parte d'elle, e aproveitaria ao movimento interior de cada um ; ao passo que a proposta de Diogo parece-me levar a estrada por entre os diversos municipios, que encontra até a villa de Alagoa Grande.

Digo—por entre—porque não se aproxima do centro; passa pelas extremas, e apenas por meio de ramaes irá ás sedes, que nem sempre ficam no centro, e ahi esperará os productos vindos de longe em costas de animaes.

Ao mesmo tempo o outro galho, que partisse da Cruz para o sertão, iria tambem atravessando os municipios de Pillar, Ingá, Taipú e Campina.

A estrada, como eu a imagino, não iria de Mamanguape a Independencia, mas a Pipirituba, e d'ahi a Alagoinha por onde entraria no municipio de Alagoa Grande.

Objectar-se-ha com o augmento da despeza porque como eu quero a estrada seria dupla. Resta porem saber se a somma dos diversos ramaes da proposta de Diogo, comprehendidas todas as verbas de despeza, equivale ou excede o custo de differença.

Disse-me o Dr. B. que V. já observara em carta que lhe dirigira, que a secção da estrada entre a Cruz e Mamanguape atravessaria um taboleiro esteril. Ha engano: o taboleiro ficaria á leste da estrada que passaria por Miriri (engenho) e deveria ter ahi uma estação para receber os productos de Jaguarema, Alagoa Secca, engenho Capitão, e não sei que mais lugares visinhos e productores de algodão e cereaes. Estou informado de que a distancia entre os dous pontos acima mencionados é apenas 7 legoas, e não 10 como penso ter dito em uma das cartas anteriores

E conseguirá a estrada proposta por Diogo desviar de Goyanna os productos que actualmente procuram essa cidade? Faltam-me informações; mas com as quê tenho quer-me parecer que é negocio duvidoso.

Creio que está bem definida a nossa divergencia. Eu entendo que para a capital poder tirar todo o partido possivel da estrada dos brejos é preciso que esta passe por Mamanguape: v. pelo contrario entende que deve afastar-se de Mamanguape, porque receia que chegando aqui os productos vindos dos brejos deixem de seguir para a capital, sendo exportados por agua.

Acho infundado esse receio.

E' certo que o transporte por agua è, em regra, mais barato do que em caminho de ferro; mas observo que actualmente o transporte de 1 arroba de algodão de Mamanguape para a capital custa 170 rs. sendo 133 rs. de frete e 37 (minimo) de carreto para o Salema; e faz-se em 3 dias pelo menos. Se o custo do transporte no caminho de ferro for 10 reis por arroba e por legua, será 110 reis o de 1 arroba de algodão, e far-se-ha em 3 horas (maximo).

O algodão comprado em Mamanguape poderá no mesmo dia ficar a bordo do navio no porto da Parahyba; e a vantagem da presteza annullaria a da inferioridade do transporte por agua se effectivamente o preço fosse inferior.

Não creio que podesse haver vantagem no transporte por agua capaz de convidar alguem a desembarcar dos

vagões os productos vindos dos brejos, que com 3 horas mais de viagem estariam na capital, e transportal-os em côstas de animaes para o Salema, embarcal-os ahi, expor-se aos riscos de mar para chegar com elles a Parahyba no fim de 3 dias.

A grande questão porèm não é a da exportação para a capital : é a da exportação para o Recife.

Porque é porém que vae agora para o Recife o algodão comprado em Mamanguape e não vae o comprado na Parahyba ? Certamente não é porque elle seja comprado aqui por negociantes do Recife, e ahi não. Tanto ahi como aqui elle é comprado por prepostos dos negociantes do Recife, e noto que a maxima parte do comprado aqui o è por prepostos dos prepostos da capital.

O que se dá agora em Mamanguape já se deu na capital. Antigamente (não é antiguidade muito remota, por que eu ainda a alcancei) o algodão ia da capital para o Recife em jangadas como vae de Mamanguape em barcaças. Esta pratica cessou porque os negociantes de Pernambuco comprehenderam afinal que mandando os seus navios recebel-o no porto da capital e d'ahi seguir em direitura para a Europa, supprimiam a despeza do transporte, a demora e o risco do mar de provincia á provincia. Ora se lhes convem isto a respeito do algodão da capital, com maioria de razão lhes conviria a respeito do de Mamanguape, cujo transporte è ainda mais despendioso, mais demorado e mais arriscado. E pois se a pratica não cessa aqui è somente porque o porto de Mamanguape não é accessivel aos navios, e o da capital dista d'elle 3 dias de viagem. Fosse possivel o accesso, e os navios viriam aqui recebel-o. Desde porem que Mamanguape distar apenas 3 horas do porto da capital, Mamanguape e Parahyba confundir-se-hão, e formarão uma sò praça, cujo porto será o da capital.

Alèm d'isto o que é que faz de Manmanguape uma praça, um mercado de algodão distincto do da capital, que attrahe os compradores de fora ? E' unicamente a agglome-

ração d'esse producto, vindo de diversos pontos em procura de compradores, que não acha mais perto do ponto de partida.

Pois bem : a facilidade de transporte no caminho de ferro ha de necessariamente trazer muitas reformas ás praticas actuaes do commercio. Uma d'ellas será não ficar o negociante em Mamanguape ou Parahyba esperando ahi os productos que quizer comprar, como faz agora;irá procural-os nos lugares da producção. Se actualmente não faz isto é só porque o transporte é penoso, e ao mesmo tempo não ha ponto certo onde possa achar os productos accumulados. E comtudo já o fizeram no tempo em que o preço do algodão deixava margem para todas as despezas e fadigas.

Procurando as estações da estrada os productos agglomerar-se-hão ao lado de cada uma. Para ahi correrão os—espoletas—e formar-se-ha um mercado que mais tarde será talvez uma cidade. Ahi pois se farão as compras, e os productos serão postos nos vagões pór conta do comprador, que os fará seguir para a capital. Isto quer dizer que o actual mercado de Mamanguape ficarà redusido aos productos do municipio do mesmo nome, que não achando estação mais proxima vierem procurar a da cidade.

Reduzido á estas proporções o mercado de Mamanguape não fará appetite, e a sua competencia não será temivel para a capital, como agora é, e como ainda será se vingar a proposta de Diogo.

Em conclusão, longe de partilhar o seu receio, estou persuadido de que a via fluvial, que tem feito a felicidade de Mamanguape, ficaria sem prestimo em presença da estrada de ferro.

E, como v. fico a esperar que o negocio passe do campo das propostas para o das obras, porque emquanto não vir a picareta em acção não crerei em nada.

O Dr. B. viu a sua carta, e esta.

Mamangnape 27 de novembro de 1871.

Amigo e collega
C. R.

XI.

Meu caro amigo.

Communico-lhe que depois de incubada por alguns dias foi apresentada á assembléa provincial a proposta de Saunders Brothers e C., por elles figurando o engenheiro L. J. da Silva, sollicitando privilegio para construcção de uma estrada de ferro que, partindo de Mamanguape, tivesse os brejos por ponto objectivo.

Foi por um deputado, cujo nome infelizmente ignoro, offerecido á deliberação da casa um projecto approvando o privilegio sollicitado.

O espirito publico da capital ja excitado, somente porque alguem affirmára que tal proposta existia, sobresaltou-se quando soube que o projecto tinha sido julgado objecto de deliberação; e irritou-se porque correu que a opinião d'assembléa lhe era favoravel.

Entrou em 1ª discussão, e os debates foram um pouco vivos como se presumia, votando-se áfinal que elle fosse adiado por tres dias.

Passado o praso, não volt[illegible] á tèla da discussão, e consta que seu [illegible]ra pela sua condemnação eterna.

Assim morreu antes de [illegible]fesado das trevas!

Assim foi punida essa [illegible] tinha por fim sugar o mais preci[illegible]ia, conservando-nos em eterna tutela! O [illegible]rito publico fez-lhe justiça .... .

E a assemblèa provincial cumpriu com o seu dever; e nem por isto merece reconhecimento; infamada séria ella, se composta de parahybanos, approvasse uma semelhante proposta!

Fóra das vistas esse espantalho que tanto preoccupava os habitantes desta capital, conversemos agóra com o espirito calmo e sem prevenções.

Desde que o meu illustrado amigo dr C. R. convem em que o ramal á tirar-se da Cruz do Espirito Santó para o norte não vá directamente á cidade de Mamanguape, mas se dirija á povoação de S. João, ou outro lugar mais conveniente á oeste, eu não tenho consideração séria á oppor-lhe; em primeiro lugar, porque elle não atravessará áridos taboleiros, mas terreno cultivado; e em segundo, porque ficando S. João á trez legoas da cidade, não haverá dono de generos vindos do interior que prefira desembarca-los n'aquelle ponto e em costas de animaes, faze-los seguir para Mamanguape, á conduzi-lòs para a capital na distancia de 2 à 3 horas, sem addição de despeza, sabendo que tanto n'um como em outro mercado poderá vende-los pelo mesmo preço, e comprar tudo quanto lhe for necessario.

Ainda concordo nesse ramal, porque logo que se acharem assentados os trilhos da nossa estrada, o commercio desta capital se há de reformar, graças ao influxo da emigração que se ha de operar, de novos commerciantes que trarão praticas regulares e que hão de influir para que se estabeleça uma verdadeira praça de commercio. E dado ó caso, os agricultores contarão com preços que se achem em harmonia com os de todas as outras praças e abun-

dancia de mercadorias estrangeiras de que possam carecer. E aqui, peço-lhe permissão para abrir um parenthesis.

Sem importação e sem exportação directa, o nosso mercado vive debaixo da mais violenta pressão, exercida pela praça de Pernambuco. Comprando os generos do paiz não segundo as cotações dos mercados europêos, mas contando logo com a deducção do lucro que devem auferir os negociantes d'aquella praça aos quaes tem de vendelos, os nossos negociantes se acham collocados em uma posição subalterna e difficil. Se querem comprar os generos do paiz por um preço igual ao de Pernambuco, sacrificam-se ; se illudem os productores no pêso ou na qualidade de seus generos, desmoralisam-se ; se pagam com as deducções que lhes impõe a difficuldade de sua situação, fogem os matutos para outro mercado onde vão encontrar melhores preços.

A' tal ponto tem chegado a forte pressão que sobre elles fazem sentir os negociantes de Pernambuco que, muita vez, não pagam aos desta capital pelo algodão que lhes offerecem em grandes partidas, maior preço do que o que dão ao productor que em retalho lhes vende o seu algodão na praça do Recife : cumprindo notar, que este recebe logo o producto liquido da venda ; no entretanto que a transacção com aquelles é ordinariamente á praso e ficando elles sujeitos ao pagamento dos direitos fiscaes e de outras despezas miúdas.

Se o negociante da Parahyba não quer sujeitar-se á um prejuizo manifesto, embarca o algodão por sua conta e risco para os mercados europeus. Mas não tendo correspondentes seus na Europa, são obrigados á entregarem-se aos dos negociantes de Pernambuco, os mesmos que a isto os forçaram : precisando de dinheiro para proseguirem em seu gyro commercial, tomam-o aos mesmos negociantes sobre os conhecimentos da carga ; e o resultado desta resolução de desespero em que aliás se manifestam veleidades de independencia, è quase sempre um grande prejuizo.

Alguns querendo evitar este escolho, inclinam a cerviz, com vergonha o digo, e remettem para o Recife as suas saquinhas e lá as vão vender como se fossem os productores das mesmas.

Outros (e é o ordinario) sujeitam-se à sua imposição, e vendem os seus generos pelo preço que encontram ; mas bem resolutos á atirar sobre o agricultor o seu prejuizo, baixando o preço de seus productos em proporção correspondente.

E porque os negociantes de Pernambuco contam com o resultado desta estrategia, ahi estão Goyanna e Mamanguape para acolher os fugitivos, e fazer-lhes festas. E como duas grandes fortalezas que horrivelmente nos bombardeiam, uma sobre as nossas fronteiras ao Sul, a outra dentro mesmo do nosso territorio do lado do norte, nós precisamos inutilisa-las, se não nos quizermos resignar à sorte, que nos reservam ; uma invocando a sua fidelidade e patriotismo ; a outra, isolando-a da nossa população.

A Parahyba, pois, em relação á Pernambuco semelha um paiz conquistado, só não se revolta emquanto não adquire forças.

Desta rapida exposição deve ficar comprehendendo que nesta capital não ha prepostos dos negociantes de Pernambuco, porem negociantes que gyram com fundos proprios e sujeitos ás eventualidades do jogo commercial; apenas è muito limitada a circumscripção de suas transacções.

Verà tambem, que, segundo as praticas observadas, nem o comprador de generos de exportação desta praça, pode, sem fraudulencia, offerecer aos productores maior preço do que ordinariamente lhes paga, nem os negociantes de mercadorias á retalho, faltando a concurrencia dos freguezes, lhes podem vender mais barato ; mas por certo que uns vendendo em Pernambuco e outros comprando, o fazem por sua conta e risco e não como prepostos dos negociantes d'aquella praça.

O meu illustre amigo, Dr. C. R. ainda alcançou o tempo em que o algodão e assucar eram remettidos para o Recife em jangadas. E' este facto incontestavel. Mas

elle não diz que esses generos iam a entregar ; nem podia, porque ninguem ignora que elles eram remettidos para serem vendidos por conta de seus donos aqui residentes. O que estabelece uma immensa differença entre a Parahyba d'aquelle tempo e Mamanguape de hoje ; pois que em geral, os generos ali comprados o são por prepostos ou de negociantes de Pernambuco ou desta praça.

Não é, pois, por interesse dos negociantes do Recife que navios vem ao porto desta capital receber generos de exportação, mas porque os pedem os negociantes da praça, recahindo sobre elles o onus do frete, estadias, etc. Nem pode ser de outra sorte desde qué em Pernambuco se vendem os generos em vista dos conhecimentos.

O meu digno amigo tambem não ignorava que quando se dava o facto referido, existiam nesta praça casas de importação directa, inteiramente independentes das de Pernambuco, casas que pelo correr do tempo foram desaparecendo á proporção que o commercio d'aquella provincia foi alargando o circulo de sua influencia.

Estas considerações tem por fim mostrar que o commercio da Parahyba sempre viveu vida propria, que de modo algum se pode comparar com a vida artificial que se observa em Mamanguape e Goyanna.

E' certo que se o espirito de associação reinasse entre os nossos negociantes ; se sociedades se tivessem formado para fundarem o commercio directo tanto de importação como de exportação, a nossa capital estaria n'outra situação, e os nossos agricultores se achariam presos por meio de vantajosas relações ao nosso mercado.

O Ceará é hoje uma praça de commercio importante ; sua producção e suas rendas tem crescido, dentro de poucos annos, de uma maneira verdadeiramente maravilhosa, graças ao espirito activo e emprehendedor de seus homens do commercio e de todos so seus habitantes; e o Ceará não tinha e ainda hoje não tem a grande producção agricola com que sempre contamos.

Foi por isto que o Ceará pôde romper os laços que o

prendiam ao commercio de Pernambuco; e é ainda por isto que grandes emprezas se vão ali realizando.

Sinto dizer-lhe, meu amigo, mas é a pura verdade; o commercio aqui ainda se faz de uma maneira rudimental; sem associações, sem contar com o auxilio estranho, a esphera da actividade de cada um è limitada por suas proprias forças; juntando todos os dias no mealheiro pequenas parcellas, um negociante precisa do longos annos de constante felicidade para fazer uma pequena fortuna; um passo falso basta para atirar pelos ares o resultado de tão longa economia.

Com tal pratica, com tal educação não era possivel levantar-nos deste marasmo que nos enfesa e nos mata: só um abalo violento poderia despertar-nos desta lethargia; e este impulso só a construcção de uma via ferrea poderia imprimir-nos.

Mas uma estrada de ferro é empreza de grande momento; sua construcção demanda uma massa enorme de capitaes: e estes sem uma garantia de juros, ou sem fortes subvenções não se poderão levantar em praças estrangeiras. E a febre de estradas de ferro que se tem desenvolvido em todo o paiz e com especialidade na provincia do Rio de Janeiro, empacha com as respectivas acções a primeira praça do commercio do imperio.

Nós, pois, da provincia da Parahyba, que temos de ser beneficiados por essa estrada que se projecta, se confiamos nos beneficos resultados que ella nos ha de trazer, na prosperidade que ha de ser o seu resultado infallivel, temos o dever de fornecer-lhe os capitaes indispensaveis.

São, talvez, umas trinta mil acções que se tem de distribuir; porque o commercio, a agricultura, capitalistas e todos os nossos patricios não hão de reparti-las entre si?

Seria isto um bonito acto de patriotismo que nos honraria, e que ao mesmo tempo manifestaria a confiança absoluta que depositamos no futuro esperançoso da empreza, cujas acções immediatamente dariam premio aos seus possuidores.

Sem um auxilio forte e efficaz da parte da provincia, po-

de bem acontecer que se mallogre a projectada estrada de ferro, pela qual tanto se acha enthusiasmado o espirito publico.

E' mister, pois, que todos nos façamos fervorosos apostos pela para realisação desta grande idéa, para que ella se não converta em enganadora miragem.

Parahyba 9 de Dezembro de 1871.

Collega e amigo.

C. M.

XII

Meu caro amigo.

Terminei a ultima carta que lhe dirigi, fazendo uma invocação á todos os homens de coração, á todos os verdadeiros patriotas para que se convertessem em fervorosos apostolos perante todas as classes da nossa sociedade: commerciantes, agricultores, capitalistas e todos quantos podem dispor de algumas economias, áfim de concorrerem com a sua quóta parte para a realisação da grandiosa idèa da construcção ém nossa provincia de uma via-ferrea, conforme se acha projectada.

Não conheço dissenções, divergencias, antagonismos politicos, antipathias e inimisades individuaes quando se trata de promover e realizar um grande melhoramento em nossa terra; dada a eventualidade estarei sempre prompto á tomar assento em redor da mesma meza ao lado e em frente de meus adversarios e de meus

proprios inimigos. Desprendido de toda a vaidade e amor proprio, não lastimarei que sejam pospostas as minhas opiniões e que prevaleçam as de outrem, uma vez que melhor consultem os interesses da provincia.

Digo-lhe, pois, o que penso; o que entendo sobre esta magna e momentosa questão de que depende o futuro da provincia : outros dirão melhor.

V. sabe, meu amigo, que o patriotismo platonico já fez a sua época; apenas raros vivem no mundo especulativo : hoje a cousa é differente.

Em outros tempos, a consciencia de haver cumprido seu dever para com a patria, era a justa retribuição de uma illustre façanha, de uma acção meritoria ; nos tempos que correm incita-se o patriotismo por um lado, mas por outro abrem-se os cofres das graças.

Depois que começaram á derramar-se na sociedade os principios de economia politica ; e que os estados entenderam que não podiam satisfazer os deveres sociaes á custa de vexatorias exacções, do resultado de conquistas, verdadeiras rapinagens, foi preciso prestar toda a attenção e protecção ás classes productoras, porque comprehendeu-se que devendo sobr'ellas cahir todo o onus dos impostos, era mister que ellas se tornassem prosperas e ricas.

Quando, pois, se falla á essas classes, não se diz—dai o que tendes porque assim o exige a patria—mas diz-se-lhes—concorrei para o beneficio geral por que d'ahi vos virà honra e proveito—Fazendo applicação á hypothese, diz-se ao agricultor—contribui com uma pequena parte dos vossos haveres para a construcção da nossa estrada de ferro, porque as vossas propriedades que forem por ellas cortadas quadruplicarão de valor, e os vossos productos obterão melhor preço no mercado.—Aos negociantes diz-se—contribui porque comprareis e vendereis muito á baixo preço, porem lucrareis mais—Aos capitalistas—contribui porque os vossos capitaes terão um premio certo e seguro.

E diz-se-lhes a verdade porque assim é.

Diminuindo o custo do transporte, as estradas de ferro

fazem chegar ao mesmo nivel as partes remotas do territorio e aquellas que se avisinham dos grandes centros de população, animando assim o cultivo d'aquellas que, aliás, formam em um paiz a porção mais estensa de seu territorio.

Aproveitam ás cidades populosas, destruindo o monopolio dos campos que as circumdam; e são geralmente uteis á estes. Se ellas facilitam a introducção nos antigos mercados, de alguns generos rivaes dos productos destes campos visinhos, abrem á estes novos mercados, e exercem, portanto, uma acção incessante sobre o valor venal dos fundos productivos, que se eleva a proporção da elevação do preço de seus productos.

E' hoje reconhecido que de todas as classes da sociedade, é a dos proprietarios cujas terras são atravessadas por uma estrada ou que lhe ficam nas proximidades, que maior somma de beneficios realiza. Os emprezarios são obrigados a partilhar seus lucros com os capilalistas, com os carregadores de mercadorias; mas os proprietarios territoriaes tem o gozo exclusivo do augmento de valor de suas terras e de seus productos. E no entretanto sem lei de desapropriação por utilidade publica jamais se poderia vencer em França e na Inglaterra a obstinada repugnancia desses mesmos proprietarios para o estabelecimento de vias ferreas.

Dos inqueritos á que se tem procedido em differentes paizes se evidencia a subida dos valores dos terrenos cortados por vias-ferreas e d'aquelles que se acham em uma distancia de 4 á 5 leguas, em proporcões quase incriveis, nem eu me occuparei em adduzir factos para provar o que è hoje axiomatico.

Mas não poderei deixar de fazer resaltar um dos importantes effeitos das estradas de ferro sobre a agricultura: è a applicação do principio da divisão do trabalho sobre o qual repousam todas as industrias. Não se exigirá mais de todas as terras os mesmos productos; mas de cada uma o que ella pode produzir em melhores condições. Desta divisão de trabalho, da especialidade de cultura em-

certas localidades resultarão a permuta dos productos agricolas; rendimentos liquidos mais elevados; mais abastança para os trabalhadores; menos soffrimentos nos maus annos se a esterilidade não affectar todos os lugares, meios de subsistencia mais abundantes, mais variados, melhores e menos caros para a população; mais consumo por toda a parte, isto é, mais transporte e actividade pelas estradas de ferro que dest'arte colherão o que tiverem semeado.

Por que revolução benefica não passarão essas localidades longinquas e até o prezente desprovidas de vias de transportes rapidas e economicas, com a construcção da nossa estrada?

Ellas passarão do nada relativo, de uma existencia quasi vegetativa á uma vida nova, cheia de expanção e cuja energia deve ser tanto maior, quanto mais longo tempo estiveram comprimidas as mólas de sua actividade.

Se, pois, os nossos agricultores, com a construcção de uma via-forrea, lucram com a elevação do valor das suas terras; lucram com o aproveitamento e venda de seus productos á melhor preço, é de seu supremo interesse concorrer para esta construcção; e então tambem, lucrarão como accionistas da empreza.

Eis como contribuindo para o bem geral, promovem os agricultores o seu interesse individual.

Depois dos agricultores a classe que mais lucra com o estabelecimento das vias-ferreas é por certo a dos negociantes, esses agentes intermediarios das permutas, que tanto maior intesse realizam, quanto forem estas mais numerosas; e é a estrada de ferro que há de produzir o milagre dessa multiplicação de transacções.

As vias de communicação aperfeiçoadas servem, em igual gráo, interesses que á primeira vista parecem inconciliaveis: os do productor cuja fortuna se eleva com o alto preço de seus generos e os do consumidor ou comprador, que alargando o circulo de sua freguezia, tanto mais compra quanta é a barateza d'aquelles. Consiste o segredo na reducção das despezas do transporte.

Desde que o traçado da nossa via-ferrea for bem estudado e bem combinado, e o ha de ser porque è isto de maximo interesse para a empreza, o resultado inevitavel será que ella há de transportar para a capital não só os productos que, pelo seu preço venal, tem resistido aos elevados fretes á que actualmente são sujeitos, como ainda todos os outros que passam á tornar-se objecto de transacções commérciaes pela sua accessibilidade ao mercado.

Mas o lucro do commercio não consiste sómente em comprar barato os generos de producção da provincia, mas, tambem, èm vender mercadorias estrangeiras do consumo do paiz,as quaes são obrigados á ter em tal quantidade que possam fazer face á permuta.

O resultado deste jogo do compra e venda será o florescimento e riqueza do commercio, graças ao influxo benefico da estrada de ferro.

Os commerciantes, pois, teem, tambem vital interesse na sua construcção; devem, portanto, como os agricultores tornar-se accionistas da empreza, participando do dividendo que como taes lhes for destribuido.

A estrada de ferro ainda produz um grande beneficio á nossa capital, è a provisão diaria de todos os generos necessarios á sua alimentação.

Ninguem dirá por certo que o nosso mercado alimenticio seja abundante e variado; e mesmo que os generos que nos são fornecidos, sejam baratos e da melhor qualidade; no entretanto que a estrada de ferro nos pode trazer tudo de differentes lugares em condicões de barateza e excellente qualidade. E esta vantagem que já hoje se faria sentir torna-se de subida importancia a proporção que a capital for crescendo em população. Actualmente, a questão da alimentação da capital não attrahe ó emprego de grandes capitaes; depois tornar-se-ha um ramo de commercio que desafiará a concurrencia e o abastecimento do mercado de generos sãos e baratos.

Ainda por esta razão a construcção da estrada de ferro é de alto interesse para os habitantes da capital; elles, pois, devem, tambem, concorrer para ella, se dão algu-

ma importancia á grande e interessante questão da alimentação publica.

Concluindo, meu amigo, devo dar-lhe a grata noticia que me foi communicada por pessoa que reputo bem informada, que já se achava resolvida pelo governo geral a approvação da proposta do conselheiro Diogo Velho nos termos em que que foi aprezentada ; os concessionarios do privilegio pedem, porem, a provincia, que ella seja accionista da empreza por um certo numero de acções e que os trilhos possam ser lançados no leito da estrada de rodagem onde ellas seguirem o mesmo rumo.

Entendo que a provincia para dar garantia moral á estrada deve concorrer para ella como accionista, sem que aliás faça o menor sacrificio, pois que segundo presumo, ella terá mais uma fonte de receita pelos capitaes que fixar : ou então poderá com premio transferir as suas acções, logo que julgar conveniente ; e depois, ella assim procedendo, seguirá os precedentes estabelecidos por outras provincias.

Agora cumpre esperar pelo procedimento dos concessionarios ; felizmente, são parahybanos e por certo não quererão nivelar-se com esses traficantes de privilegios.

Talvez que ainda aventure algumas considerações sobre o assumpto ; por ora interrompe-se toda a communicação com a festa do Natal.

Parahyba 20 de Dezembro de 1871.

Collega e amigo.

C. M.

XIII

Meu caro amigo.

Vou hoje concluir a serie de cartas que lhe tenho derigido sobre o importante assumpto de uma estrada de ferro que,partindo desta capital, se derija ao interior da provincia, tocando ou aproximando-se dos pontos mais populosos e productores.

O objecto da presente é a organisação da estatistica da importação e exportação dos productos das localidades que tem de ser beneficiadas pela estrada; proponho-me, tambem, á fazer o orçamento da despéza e receita dessa estrada, conforme eu a concebo, no intuito de tornar-se mais proveitosa á população da provincia e á empreza.

Não pude, foi-me impossivel levantar a estatistica pela producção de cada uma das localidades, destinada á exportação; nem pelo seu consumo de generos e mercadorias estranhas; não pude, mesmo, englobar as quantidades produzidas e consumidas por todas. Então soccorri-me ao unico expediente que a difficuldade

me suggeriu: calculei a producção das localidades que devem ser cortadas pela via-ferrea, pelas quantidades d'ellas exportadas para fóra da provincia por certos portos maritimos; e da mesma sorte, pela importação calculei o seu consumo de mercadorias estrangeiras ou nacionaes de que ellas hão mister.

Todos reconhecerão que o resultado ainda há de ficar muito distante da realidade; em primeiro lugar, porque não é contemplado no meu calculo o movimento de generos de uns para outros pontos intermedios, o que fa-lo-hia muito elevar; e em segundo, porque só por estimativa, posso calcular as sahidas e, especialmente, as entradas pelos portos onde não existem repartições fiscaes.

Já vê, pois, que trata-se de um trabalho de todo ponto imperfeito, e que, não obstante, tantos incommodos me deu e á alguns amigos, á cuja prestabilidade recorri, e que tão bondosamente me auxiliarão; imperfeito, porem, como è, não conheço outro melhor, porque effectivamente nenhum há.

Alguem que dispuzesse de outros meios mais efficazes, que tivesse ampla liberdade de transportar-se para onde fosse mister, que, sobretudo, contasse com um certo influxo official, poderia chegar, talvez, á um resultado mais aproximado.

Eu mesmo por muito tempo alimentei a esperança de poder percorrer toda essa zona que, em minha mente, suppunha que podia ser vantajosamente servida por uma via-ferrea, e levantar a estatistica exacta de sua producção e de seu consumo; mas faltou-me, sobretudo, o essencial.

Com alguma pratica de repartições publicas, eu conhecia quanto erão imperfeitos e deficientes os dados que ellas nos ministravão; è por isto que só em ultimo lugar á ellas recorri; mas com todo o criterio, porque sabia que os quadros de importação e exportação d'alfandega só apresentavão os generos e mercadorias nacionaes e estrangeiros entrados e sahidos pelo porto da capital; no entretanto que ninguem ignora que a maxima parte dos generos de producção da provincia, especialmente assucar e algodão, vão procurar sahida no

mercado da provincia visinha pelos portos de Mamanguape e Goyanna; e pelos mesmos é importada na provincia consideravel parte de mercadorias estrangeiras; e estes generos e mercadorias e ainda outros que entrão e sahem por terra, nenhuns traços deixão n'alfandega de sua passagem.

Se pela alfandega se póde contar com a exactidão de todos os generos exportados para dentro ou fóra do imperio; já não attingiremos senão uma aproximação se nos referirmos ao seu valor; por quanto, por maior que seja a deligencia que empreguem os encarregados da organização das pautas semanaes, elles jamais conseguirão conhecer o préço exacto do mercado, sendo que em uma praça como a desta capital, só dos proprios interessados podem elles receber informações.

Quanto á importação, ainda sobrelevão a inexactidão e a difficuldade de supera-la. A alfandega da Parahyba não tem importação directa; só por excepção e rarissimas vezes percebe direitos de consumo; toda se effectua por cabotagem. Atè há pouco cobravão-se direitos de expediente por essa importação; a sua base era o valor das mercadorias, accordado entre o despachante e o conferente. Supprimidos estes, ficarão os generos importados sujeitos ao expediente da capatasia, segundo o pezo; se aquelle nada produzia, este ainda menos produz; hoje como então não há incentivo que force a exactidão.

Não obstante, compulsei todos os documentos de exportação, existentes n'alfandega, dos tres principaes productos da provincia, algodão, assucar e couros no periodo do ultimo decenio e cheguei ao conhecimento exacto de toda a exportação effectuada pelo porto da capital; compulsei ainda os documentos existentes no thesouro provincial quanto aos mesmos generos que seguirão para a cidade do Recifé por Mamanguape e Goyanna, e cuja procedencia era authenticada pela nossa agencia fiscal estabelecida n'aquella cidade, durante o mesmo periodo; e o resultado que colhi de toda a investigação em uma e outra repartição foi o seguinte:

QUADRO demonstrativo da quantidade em arrobas dos generos abaixo declarados, exportados da provincia da Parahyba no decennio de 1862 á 1871.

Annos	Algodão	Assucar	Couros
1862.........	216,468	688,081	9,600
1863.........	197,505	574,274	21,377
1864.........	397,728	432,318	22,259
1865.........	446,973	269,885	13,258
1866.........	542,133	400,047	19,933
1867.........	398,620	320,275	12,867
1868.........	569,897	300,939	27,817
1869.........	533,609	448,445	30,126
1870.........	377,178	263,205	17,202
1871.........	681,355	230,485	15,497
Somma..	4:361,466	3:927,954	189,936
Total dos generos indicados.......		8;479,356	arrobas
Termo medio annual...............		847,935	»

Devo observar-lhe que nesse quadro se contemplão d'entre os generos indicados: 1.° os que forão exportados directamente para portos estrangeiros; 2.° os que o forão por cabotagem para portos nacionaes (Pernambuco); e 3.° somente aquelles sobre os quaes se não pode admittir duvida de pertencerem á producção desta provincia.

Elle, porem, deixa muito a desejar, porque não comprehende os que se escapão por terra e por mar sem guias das autoridades competentes, e no mercado de Pernambuco se considerão como da producção d'aquella provincia; não obstante as providencias tomadas pelo governo provincial á bem da fiscalisação das rendas; não obstante as multas e apprehensões que se tem empregado contra os recalcitrantes, o abuso continúa em grande escala, com prejuizo das rendas provinciaes e tornando-se impossivel a descriminação dos generos de producção desta provincia que seguem para aquella.

Se ao producto obtido junctarmos, por estimativa, uma certa quantidade correspondente aos generos transviados, e todos os cereaes que em grande quantidade seguem para as provincias de Pernambuco e do Rio Grande do Norte, e calcularmos essas quantidades pela quarta parte d'aquelle producto, teremos como resultado total da exportação de parte da provincia que supponho cortada pela via-ferra 1:059,918 arrobas ou, em conta redonda um milhão de arrobas.

Poderia desde logo calcular a mesma quantidade para a importação, mas quero justificar o meu calculo.

Segundo estima um meu amigo, homem observador e que, aliás, procedeu sob informações seguras, entrão annualmente pelo porto de Mamanguape 100,000 arrobas de carne secca, 25,000 barricas de bacalhàu ou 100,000 arrobas, e 4,000 barricas de farinha de trigo ou 24,000 arrobas; de outras mercadorias seccas e molhadas entra o valor dos dous mil contos.

Pelo preço mais baixo do nosso mercado a quanti-

dade dos tres generos mencionados pode ser avaliada em novecentos contos de reis, e então teremos que se 900:000$000 nos dão 224,000 arrobas, 2.000:000$000 devem produzir 497,000 arrobas; reduzindo, porem, á metade, por sua natureza, o pêzo que attribuimos ao valor destas mercadorias, teremos que ellas produzem 248,000 arrobas que juntas ás 224,000 prefazem 512,000 arrobas, representando o total da importação effectuada pelo porto de Mamanguape; abatendo, porem, 112,000 arrobas para o consumo da cidade, restão-nos, em todo o caso, 400,000 arrobas que devem ser transportadas d'aquella cidade para o interior.

O calculo que faço quanto a importação que recebemos por Goyanna dá-me o mesmo resultado, com quanto proceda por maneira inversa. Estimo em menor quantidade a entrada das mercadorias não especificadas, porem em muito mais consideravel a de carne secca, bacalháu e farinha; por quanto estes generos se vendem n'aquelle mercado por muito mais baixo preço do que em Mamanguape, sendo este um grande incentivo para que os nossos agricultores, principalmente de algodão, vão ali procurar sahida aos seus generos, sendo o mais forte, o melhor preço que logrão na venda que realizão.

A proximidade de Goyanna do grande centro commercial do Recife, dá-lhe duas grandes vantagens sobre os de mais mercados subalternos: diminuição dos fretes das mercadorias e rapidez de supprimentos; depois comprehendem os mercadores que, vendendo mais barato, attrahem mais freguezes e vendem mais; e realizando por este modo a pronta sahida de suas mercadorias, ficão habilitados a descontar com antecedencia as suas letras, liquidando por este modo um lucro seguro. Os compradores de algodão em Goyanna são prepostos dos negociantes do Recife, pelo que podem offerecer melhor preço aos productores do que fazem os negociantes desta capital.

Eis porque os nosses agricultores, encontrando em Goyanna melhor preço aos seus productos, e mais ba-

ratos os generos de que precisão, tanto concorrem para o seu mercado.

A quantidade, pois, de 400,000 arrobas em quanto calculo a importação por Goyanna, longe de ser exagerada, é, por certo, segundo a minha opinião, muito inferior á realidade.

A importação que se effectua pelo porto desta capital è relativamente diminuta; a parte que pode ser destinada ao interior da provincia não deve ser calcuda em mais de 200,000 arrobas annualmente. Vendendo pouco e caro, os negociantes á retalho não podem provocar a concurrencia de freguezes; e os negociantes compradores de algodão e assucar, comprando de sua propria conta e querendo realizar o maximo lucro, fazem descer o preço destes generos de maneira a deixar uma margem ás eventualidades do preço na occasião em que os tiverem de revender por atacado.

E' esta a razão, aliás, plausivel por que não afflúe ao mercado desta capital grande copia dos nossos productos, principalmente os destinados á exportação.

Temos, pois, quanto a importação:

Generos importados pela capital			200,000	arrobas
Ditos	«	por Mamanguape	400,000	«
Ditos	«	« Goyanna	400,000	«
			1:000,000	«

Pelo que tenho dito, fica patente que os meus calculos somente se baseião sobre a actualidade; e posso affirmar-lhe que, em vez de exagerados, elles, ao contrario, podem peccar pela moderação; mas há de convir que assim procedendo, marcho com mais segurança. O desenvolvimento natural que há de ter a industria agricola com o estabelecimento da via-ferrea, pela barateza dos fretes, regularidade da sahida dos seus productos e presteza de sua venda; a estensão que hà de tomar o consumo de mercadorias estrangeiras pela facilidade de tornarem-se accessiveis a todos, hão de por certo elevar ao duplo as quantidades exportadas e importadas. Só no municipio da cidade d'Areia de que te-

nho conhecimento pessoal há cerca de cem engenhos de cannas; e os de Bananeiras, Independencia, Alagoa-Nova e Alagoa Grande podem conter outros tantos; esses engenhos que em outro tempo fabricavam assucar e deixarão de fazel-o porque a importancia de custo do transporte para esta capital ou Mamanguape absorvia o preço que o genero podia obter no mercado. passando todos ao fabrico de rapaduras, com a reducção dos fretes, necessariamente voltarão ao assucar, o que fará elevar as quantidades transportadas pela estrada de ferro com mais quatrocentas mil arrobas pouco mais ou menos. . . . . . .

Os Brejos que a natureza favorece com o mais bello clima, com o solo mais uberrimo, apto para todas as producções agricolas, vivem em continua alternativa de superabundancia e de escassez: ora a sua producção è superior ao seu consumo e ao fornecimento que fazem aos sertões dos quaes são celleiros; e o excedente perde-se no campo, porque o preço que se poderia obter não paga o trabalho da colheita e ainda menos compensa as despezas de transporte para fóra da localidade productora; óra a producção é tão minguada que não pode fazer face aos pedidos dos freguezes e ás exigencias do consumo interior; e uma tal escassez nem é produzida pela inconstancia das estações nem pela ingratidão do terreno; mas simplesmente pela falta de trabalho; aquelles que em um anno são prejudicados pela superabundancia da producção, retrahem-se no vindouro e vão applicar o seu trabalho á diversos generos da agricultura.

Se, pois, os agricultores dos brejos contassem com uma sahida regular e constante de seus productos á preços remuneradores, por certo que continuarião á plantal-os e todos os dias empregarião maior somma de trabalho; e o effeito immediatamente produzido, seria o desapparecimento dessas fomes que periodicamente opprimem esta provincia pela absoluta carencia de generos de primeira necessidade. Este beneficio parece que nos garantiria a estrada de ferro que assim utilisaria

a população, em geral, e particularmente áquelles agricultores que por sua vez se tornarião seus tributarios.

Passo agora a formular o orçamento da despeza e receita da estrada de conformidade com as minhas observações anteriores.

DESPEZA

40 leguas de via-ferrea de bitola estreita ao preço 170 de contos por legua . .	6,800:000$000
Construcção de estações, desapropriações e despezas eventuaes	600;000$000
Total	7,400;000$000

Entendo que a linha ferrea para Alagoa Grande com os dous ramaes para as villas da Independencia e do Ingá não pode medir menos de 40 leguas para que possa ser mais proveitosa ao publico e á empreza; e eu desejaria que ella ainda mais se ramificasse; mas para isto seria, talvez mister uma garantia de juros para amparar o excesso da despeza que eu suppunho não poder ser actualmente comportada pelo gyro regular da estrada.

O calculo que faço da quantia de 170 contos por cada legua, è fundado em outros semelhantes de que tenho noticia com applicação á estradas de bitola estreita. O terreno que a estrada tem de percorrer é quase todo plano; apenas será preciso fazer ligeiras escavações e aterros e construir algumas pontes; e, pois, me parece que havendo economia, aquella quantia não poderá ser excedida.

A despeza que orço com a construcção de estações, desapropriações e outras eventuaes me parece excessiva, porque nós não precisamos de estações luxuosas, mas somente com as accommodações sufficientes para o trafego; e as desapropriações serão de pequenas importancias; não obstante fixo-a em 600 contos para previnir despezas eventuaes.

RECEITA.

Exportação

400;000 arrobas de mercadorias pela taxa maxima de18reis por arroba e por legua percorrendo a metade da linha ou 20 leguas.	144:000$000
600;000 arrobas á taxa de 15 reis percorrendo toda linha ou 40 leguas.	360:000$000
	504:000$000

Como vê, não reparti com igualdade as quantidades exportadas e importadas; mas attribui mais consideravel somma de arrobas ás mercadorias que percorressem a totalidade ou maior parte da linha; e com razão, porque è no seu termo e nas suas proximidades que se acha mais desenvolvida a industria agricola e que o commercio se faz em mais vantajozas proporções.

Tambem, não observei uniformidade na taxa, por que entendi que esta se deve ir reduzindo pouco e pouco á medida que a linha se vae destanciando da estação terminal; o que alem de ser fundado em razões de equidade, é confirmado pela pratica.

Converti em—pezo—todas as mercadorias que tem de ser transportadas pela estrada como a base mais commum das tarifas; mas comprehende-se facilmente que nem todas terão de pagar a taxa pelo seu pezo; mas umas pagarão pelo seu volume, outras pelo seu valor e outras pela sua individualidade, como os animaes.

São, pois, e nem podem deixar de ser variadas as taxas da tarifa, conforme as condições que as determinão.

Reduzi consideravelmente as taxas da tarifa não só tendo em consideração o interesse do publico, como os lucros da empreza: a barateza attrahirá maior numero de freguezes; estes economisarão o que poderião despender, e a empreza elevará as suas receitas. Isto é

comesinho, mas na nossa terra é questão essencial. Entre os nossos patricios, mormente do interior da provincia, ainda se não dá o verdadeiro valor ao—tempo;—é um desses termos que pouca influencia exerce em suas combinações. O agricultor calcula a despeza que tem de fazer com a conducção de seus productos até a mais proxima estação da estrada em costas de animaes ou carros, depois a quantia que nella tem a pagar até o mercado para onde são destinados; se o total da despeza for superior á que elle poderia fazer remettendo-os directamente em animaes, deve-se contar, por certo, que elle abandonará a via-ferrea, sem attender que seguindo por ella no mesmo dia, talvez, em algumas horas seus productos serão entregues e suas ordens cumpridas, e que no mesmo dia terá conhecimento ou no mesmo instante pelo telegrapho eletrico que margeia a estrada; e esta vantagem incommensuravel vale mais do que alguns mil reis, que, aliás, prevalecerão sobre ella.

E' mister, pois, vencer estes prejuizos que se achão radicados no espirito de nossa população, e isto só se consegue inteiramente reduzindo ao minimo possivel a tarifa da linha ferrea afim de convidar a todos a embarcarem seus productos nos wagões; e então reconhecerão que a par da barateza, as vias-ferreas, tambem, offerecem as condições essenciaes de rapidez, precisão, regularidade, permanencia e frequencia que as constituem como o ultimo termo de perfeição em materia de transporte.

Viajantes

20,000 viajantes percorrendo toda linha ao preço medio de 400 reis por legoa. . .	320:000$000
20:000 percorrendo a metade da linha	160:000$000
	480;000$000

A' alguem poderá parecer exagerado este orçamento, eu, porem considero-o regular. Faltão-me dados para fixar a população da provincia, ella, porem, se-

gundo a opinião geral, não pode ser inferior de 400,000 habitantes. A zona que a estrada vai atravessar e servir è a mais agricola, e a productora fecunda da maxima parte dos nossos principaes generos de exportação: assucar e algodão; o que importa o mesmo que dizer que é aquella em que a população è mais densa. Note-se, porém, que não se trata de 40 mil viajantes, mas propriamente de 40 mil viagens, o que muito influe para o calculo.

Em resumo, a receita da estrada de ferro é a seguinte:

Renda proveniente da exportação das mercadorias.	504:000$000
Dita da importação	504:000$000
Dita de viajantes	480:00h$000
Total da receita	1.488:000$000

Abate-se desta receita 50 °/ₒ para ser applicado ao custeio da estrada; acho esta quota muito exagerada; não obstante aceito-a, mas sem convicção; pelo que teremos como receita liquida da estrada a quantia de . . 744;000,000 correspondente á 10 °/ₒ do capital da empreza.

Reduza-se, porem, quanto se julgar exagerado nos capitulos indicados da receita, e nunca os juros do capital poderão descer de 7°/ₒ que o estado tem garantido á diversas emprezas de vias-ferreas; e com esta garantia tem-se incorporado as companhias e levantado os necessarios capitaes.

Julgo ter demonstrado que a Parahyba pode custear uma via-ferrea nas condições expostas e renumerar os capitaes empregados com bem vantajoso premio; e note que eu me refiro á Parahyba de hoje, cuja capital está morta, porque morto está o commercio que lhe dava a vida.

Mas a estrada de ferro fará resuscitar este *Lazaro*; dar-lhe-ha nova vida; e se então estabelecer-se um commercio intelligente, conhecedor de seus verdadeiros e bem entendidos interesses, não deveremos mais receiar pelo futuro de nossa provincia, que aliás, tem em si mesma os mais seguros elementos para realizar a permuta de seus productos por mercadorias estrangeiras, sem des-

pendiosos intermediarios, e realizando um bom saldo em seu favor.

Se eu podesse, meu amigo, concorrer de qualquer modo para a satisfação desta primeira, indeclinavel e urgente necessidade da nossa terra que tanto amo e estremeço, não me pouparia a sacrificio algum; infelizmente, limito-me a fazer não seguramente os mais efficases, mas por certo os mais fervorosos votos para que outros mais felizes e em condições superiores não encontrem estorvo em levar á bom porto a empreza que, não por ganancia vil mas por puro patriotismo, tomarão sobre os seus hombros; no entretanto, devem elles ficar certos que o —*to be or not to be*—desta provincia está hoje dependente do triunfo ou mallôgro desta importante emprêza.

Desculpe, meu amigo, a grande estensão que dei á presente carta, creia, porém que em vista da relevancia da materia de que me occupei, não podia ser mais laconico; desde o seu começo, porem, que dei-lhe um alegrão, communicando-lhe que esta seria a derradeira; effectivamente, cumpro a minha palavra, derigindo-lhe meus respeitosos comprimentos.

Parahyba 6 de abril
de 1872.

Collega e amigo.

C. M.

P. S.

Por bondade de um amigo, acabo de saber que ao governo geral foi sollicitado o privilegio para construcção de duas estradas de ferro que interessão á esta provincia, partindo uma da cidade de Souza e terminando no Mossoró, no Rio Grande do Norte; e a outra da cidade de Nazareth em Pernambuco, atravessando a Parahyba do sul á norte e indo terminar no Ceará-mirim, no Rio Grande; e que taes pedidos vierão á informar ao presidente desta provincia.

A 1.ª julgo vantajosa aos habitantes de todo o nosso alto sertão, á uma importante parte do Ceará e do Rio-Grande do Norte, sendo, portanto, de subida vantagem

para a empreza que a tomar ; a 2.ª bem pode ser contestada pelo privilegio, já concedido á estrada de ferro desta provincia e á da capital do Rio Grande para o Ceará-mirim ; em todo o caso, será mais uma cadeia para prender estas duas provincias ao grande emporio commercial de Pernambuco.

Pensando assim, não vá suppor que eu alimento o selvatico pensamento de isolar-me do resto do mundo, de considerar as provincias como outros tantos estados independentes, sem esperarem beneficio de alguem e somente contando, para satisfação de suas necessidades, com os seus proprios recursos ; não : eu entendo que todas devem mutuamente manter faceis e interessantes relações de toda a ordem ; que as faltas de umas devem ser compensadas pela superabundancia das outras ; mas que umas não devem exercer para com as outras o papel do leão da fabula ; que a nossa constituição não dividiu o territorio do imperio em regiões, mas em provincias, concedendo a cada uma rendas proprias e o poder de destribui-las e applica-las, fecundando a fonte de sua producção, para fazer face as suas necessidades moraes e materiaes ; e que, pois, o arrastamento dos productos de umas provincias para outras produziria o resultado inevitavel de accumular nestas riquezas de que aquellas carecerião ; que quando umas não encontrassem em seus cofres o numerario necessario para occorrer as suas despesas mais urgentes, á outras sobrarião saldos até para o superfluo.

Se as estradas de ferro fossem emprezas de iniciativa particular e sem dependencia alguma dos poderes publicos comprehende-se que poderia qualquer leval-as onde mais conveniente julgasse em seu beneficio ; este, porèm, não é o systema adoptado. O governo, quando mesmo lhes não concede garantia de juros ou subvenção, concede-lhes privilegio por maior ou menor espaço de tempo ; o de não estabelecer-se empresa egual dentro de certa zona ; o direito de fazer desapropriações, o de adquirir terrenos devolutos, e de importar os materiaes necessarios, livres de direitos &. Dependendo, pois, do governo, ellas se não podem construir sem o seu beneplacito.

E se cumpre manter a actual divisão administrativa, e se as assemblèas provinciaes devem curar e zelar os interesses das provincias e prover as suas necessidades, então é indispensavel ou que o governo geral subvencione as provincias ou que não auctorize aquellas empresas que podem desfalcar as suas rendas.

Não aceito o principio da intervenção governativa em materia de inpustria; mas aqui não venho fazer exhibição de doutrina; apenas procuro ser legico.

Se vivemos no dominio da intervenção, é mister que o governo intervenha até o fim.

Em 15 de abril.

C. M.

ERRATA.

Na pag.	7	linhas	15	em vez de 16—leia-se—15
«	24	«	26	em vez de—no—leia-se—do
«	«	«	35	em vez de—emigrantes--leia-se—immigrantes.
«	30	«	9	em vez de—comphia—leia-se—companhia
«	«	«	29	em vez de verteriam—leia-se—reverterião
«	31	«	8	em vez de—cá—leia-se—lá
«	31	«	17	em vez de subirão—leia-se—subirá
«	32	«	2	em vez de—normalidade—leia-se—anormalidade
«	41	«	10	depois da palavra—viagem—accrescente-se—o
«	52	«	34	em vez de—emigração—leia-se—immigração